Jawa
50

TYP 05

NÁVOD NA OBSLUHU

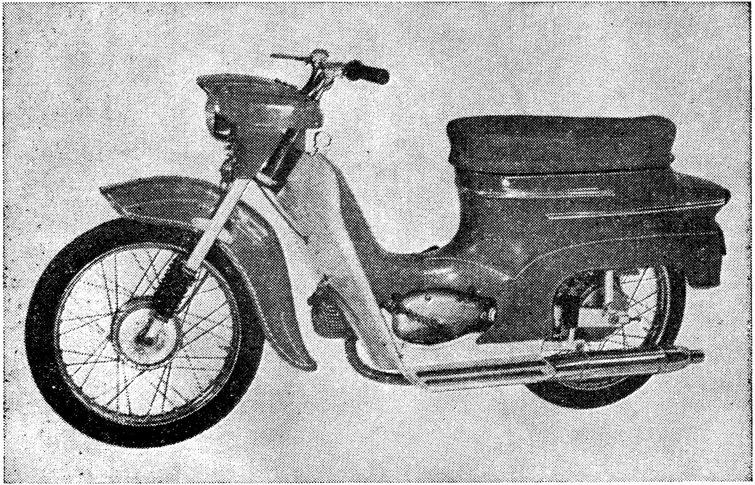
ĽAHKÝ OSKÚTROVANÝ MOTOCYKEL

JAWA 50 typ 05

NÁVOD NA OBSLUHU A UDRŽIAVANIE

Obsah valca	49,9 ccm
Max. výkon	3 K pri 6000 ot/min.
Vyrába	Považské strojárne n. p., Považská Bystrica

1962



1. Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05.

Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05, ktorý ste si zakúpili, prešiel dlhým vývojom cez staršie typy známych motocyklov Jawa 50 — 550 i 555. Pri jeho konštrukcii využili sa bohaté skúsenosti z dlhodobej prevádzky predchádzajúcich typov a zaviedli sa mnohé konštrukčné novinky.

Moderná konštrukcia, zvýšený výkon motora, zlepšené perovanie a dokonalé krytie zaručuje Vám spoľahlivú a pohodlnú jazdu a ľahké ovládanie vozidla.

Táto príručka Vám pomôže oboznámiť sa s Vaším strojom, poznať jeho súčiastky a ich činnosť. Poradí Vám, ako robiť údržbu a ako odstrániť prípadné drobné závady. Vo vlastnom záujme dbajte na pokyny uvedené v príručke; zabránite tak prípadnému poškodeniu Vášho stroja!

Prajeme vám tisíce krásnych a radostných kilometrov s vaším novým motocyklom!

POVAŽSKÉ STROJÁRNE
NÁRODNÝ PODNIK
POVAŽSKÁ BYSTRICA

Upozornenie: Tento návod na obsluhu nie je smerodajný pre konštrukčné prevedenie a vybavenie motocykla Jawa 50. Vyhradzujeme si všetky zmeny, vyplývajúce z vývoja oproti vyobrazeniam a opisom uvedeným v návode.

ZOZNAM VYOBRAZENÍ

1. Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05.
2. Ovládanie vozidla.
3. Pohľad na zadnú časť stroja.
4. Diagram výkonu N, krútiaceho momentu M a spotreby S vzhľadom na otáčky.
5. Rozmery vozidla.
6. Rez motorom.
7. Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu.
8. Schéma el. zapojenia a polohy páčky spínača.
9. Plniaci otvor a kontrolný otvor hladiny oleja a zasúvacia páka prevodových stupňov.
10. Výpustná skrutka oleja.
11. Polohy páčky výpustného kohúta.
12. Mastiaci plán — ľavá strana.
13. Mastiaci plán — pravá strana.
14. Mastenie častí vozidla.
15. Uvoľnenie poistky reťaze.
16. Nastavenie bŕzd.
17. Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky.
18. Montáž pneumatík.
19. Napínanie reťaze.
20. Nastavenie spojky.
21. Rez spojkou.
22. Karburátor s preplavovacím kolíkom a čistič vzduchu.
23. Karburátor 2915 PS a jeho nastavenie.
24. Magneto.
25. Nastavenie predstihu.
26. Čistenie tlmiča výfuku.
27. Záchyt reakcie brzdy zadného kolesa.
28. Rez zadným kolesom.
29. Demontáž predného krytu.
30. Montáž valca.
31. Výmena piestnych krúžkov.
32. Rez zadným teleskopickým tlmičom.
33. Demontáž zadného teleskopického tlmiča.
34. Nastavenie otočnej rukoväti plynu.

OBSAH

I. **Technický opis a jazdný návod** — — — 7
1. Technické údaje — — — — — 7
2. Opis oskútrovaného motocykla — — — 8
3. Opis elektrického zariadenia — — — 14
4. Zabehávanie nového stroja — — — 18
5. Jazdný návod — — — — — — 20
6. Zoznam náradia — — — — — — 24

II. **Údržba** — — — — — — — — 24
1. Čistenie stroja — — — — — — 24
2. Mastenie stroja — — — — — 25
3. Nastavenie bŕzd — — — — — 30
4. Pneumatiky — — — — — — 30
5. Napínanie reťaze — — — — — 33
6. Spojka a jej nastavenie — — — — 34
7. Karburátor „Jikov“ 2915 PS — — — 36
8. Údržba elektrického zariadenia — — 37
9. Dekarbonizácia — — — — — 40
10. Prehľadná tabuľka údržby vozidla — — 42

III. **Demontáže a montáže bez špeciálneho náradia** 44
1. Vybratie predného kolesa — — — 44
2. Vybratie zadného kolesa — — — 44
3. Výmena guľkových ložísk kolies — — 45
4. Výmena guľkového ložiska reťazového kolesa — — — — — — — — 47
5. Odklopenie sedla — — — — — 47
6. Demontáže a montáže krytov — — 47
7. Sňatie hlavy valca a valca motora — 49
8. Výmena piestnych krúžkov — — — 50
9. Demontáž svetlometu — — — — 51
10. Demontáž prednej vidlice — — — 53
11. Zadná kyvná vidlica — — — — 53
12. Teleskopické kvapalinové tlmiče zadného pérovania — — — — — — 54
13. Výmena ohybného hriadeľa rýchlomera — 56
14. Výmena lanka plynu — — — — 57

15. Výmena lanka spojky — — — — 58
16. Výmena lanka brzdy — — — — 59
17. Vybratie motora z rámu — — — 59

IV. **Tabuľka porúch a ich odstránenie** — — 61
Zoznam záručných opravovní n. p. Mototechna 68
Zoznam predajní náhradných dielov — — 71

I. TECHNICKÝ OPIS A JAZDNÝ NÁVOD

1. TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor — dvojdobý vzduchom chladený
Počet valcov — 1
Vŕtanie — 38 mm
Zdvih piesta — 44 mm
Obsah valca — 49,9 ccm
Kompresný pomer — 1:7,5
Maximálny výkon motora — 3 K pri 6000 ot/min.
Maximálna hladina hluku — 75 dB
Obsah nádrže paliva — 5,5 l
Maximálna rýchlosť pri zaťažení 80 kg — 60 km/hod.
Maximálna stúpavosť pri zaťažení 160 kg — 16 %
Váha stroja bez paliva — 65 kg ± 2 %
Nosnosť — 160 kg
Max. zaťaženie hriadeľa predného kolesa — 62 kg
Max. zaťaženie hriadeľa zadného kolesa — 168 kg
Primárny prevod reťazou — ČZ-Favorit 3/8" x 3/8", 44 čl.
Sekundárny prevod reťazou — 12,7 x 5,2; 109 + 1 článkov
Pomer prevodov:
primárny prevod — 1:2,43 (14/34 zubov)
1. prevodový stupeň — 1:2,94 (14/24 x 14/24)
2. prevodový stupeň — 1:1,54 (20/18 x 14/24)
3. prevodový stupeň — 1:1 (priamy záber)

sekundárny prevod		I	II
		1:4,23 (13/55)	1:4,58 (12/55)
Celkové prevody:	1. stupeň	1:30,22	1:32,70
	2. stupeň	1:15,86	1:17,18
	3. stupeň	1:10,28	1:11,13

Vozidlo sa normálne dodáva s 13 zubovým kolesom sekundárneho prevodu (I), ktoré je vhodné hlavne pre jazdu 1 osoby, prípadne i s 12 zubovým kolesom (II), ktoré je vhodné hlavne pri jazde v kopcovitom teréne

a pri obsadení vozidla dvoma osobami. Obidve kolesá sa dodávajú ako náhradné súčiastky.
Čeľusťové brzdy — Ø 125/20 mm
Karburátor — Jikov 2915 PS
Kolesá — rozmery ráfkov — 1,50 A x 16"
rozmery pneumatík — 2,75 x16"

2. OPIS MOTOCYKLA

Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50, typ 05 je zdokonalený typ známeho motocykla JAWA 50 typ 555 a je dodávaný v skútrovanom prevedení. Má zvýšený výkon motora, vyššiu maximálnu rýchlosť, dokonalé krytie a pruženie. Je určený pre dopravu jednej alebo dvoch osôb.

Použitý je dvojtaktný spaľovací, vzduchom chladený motor s vratným vyplachovaním. V celkovom rozsahu otáčok je vyvážený, jeho hlučnosť nepresahuje hladinu hluku 75 dB.

Dvojlamelová spojka pracuje v olejovom kúpeli a tvorí súčasne ozubené koleso primárneho prevodu. Na lamelách je použité korkové obloženie. Spojka je ovládaná páčkou na ľavej strane riadidiel.

Prevodová skriňa je trojstupňová s posuvnými kolesami a tvorí jeden celok, s motorovou skriňou. Prenos sily s kľukového hriadeľa na spojku prenáša sa primárnou reťazou, ktorá je úplne zakrytá ľavým vekom motorovej skrine a behá v olejovom kúpeli. Prenos sily od prevodovej skrine na zadné koleso sa prenáša sekundárnou reťazou na pravej strane motora, ktorá je čiastočne chránená krytom reťaze. Nožné zasúvanie prevodových stupňov prevádza sa pákou na ľavej strane motora. Motor sa štartuje štartovacou pákou na pravej strane motora nohou.

Karburátor Jikov 2915 PS je upevnený nad valcom motora na sacom hrdle. Na difúzer karburátora, ktorý má priemer 15 mm, nadväzuje veľký delený tlmič sania, ktorý je súčasne i čističom vzduchu. Správnemu nastaveniu karburátora zodpovedá hlavná dýza 60. Poloha ihly šupátka — druhý zárez zhora. Šupátko karburátora je ovládané lankom a otočnou rukoväťou na pravej strane riadidiel. Celé nasávacie zariadenie s karburátorom, schránku náradia a súčasne i rámovú rúrku zakrýva odnímateľný, uzamykateľný plechový predný kryt.

Tlmič výfuku je modernej konštrukcie cigarového tvaru, ľahko rozoberateľný s vyberateľnou vložkou a zaručuje účinné tlmenie hluku motora pri nezníženom výkone.

Kolesá sú vpredu i vzadu rovnaké a vzájomne vymeniteľné. Kolesá majú celonábojové bubny a oceľový ráfik priemeru 16". Sú ľahko vyňateľné po uvoľnení matice a vysunutí hriadeľa. Zadné koleso sa dá vyňať bez rozpínania reťaze.

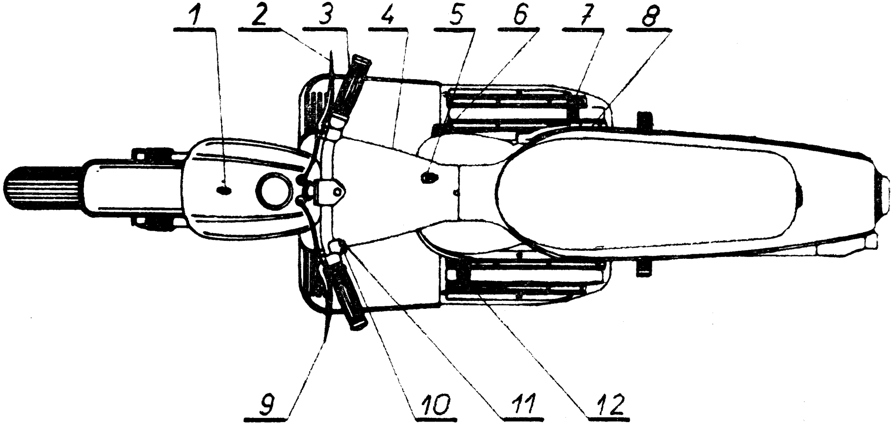
Zadná brzda je ovládaná pravou nohou a predná brzda pravou rukou. Obidve sú veľmi účinné a spoľahlivé. Celonábojové hliníkové brzdové bubny zabezpečujú dokonalé chladenie.

Rám je otvorený (bez hornej rámovej rúrky), pozostávajúci z dvoch zvarovaných profilových rúrok s kyvnou zadnou vidlicou. Tento typ rámu umožňuje ľahké nastúpenie a jazdu i ženám v bežnom obleku.

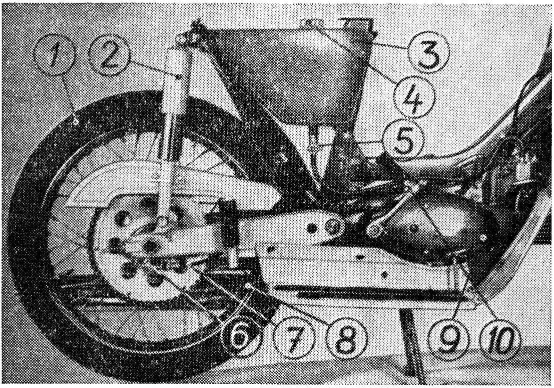
Dvojsedlo je profilované s latexovou vložkou. Poskytuje obidvom jazdcom pohodlné sedenie aj pri dlhšej jazde. Sedlo sa dá odklopiť uchytením za jeho zadnú časť a potiahnúť smerom hore. Pod ním je pripevnená hustilka.

Palivová nádrž je lisovaná z oceľového plechu a zvarovaná. Jej obsah je 5,5 litra. Umiestnená je v zadnom kryte a jej nalievací otvor je pod sedlom. Výpustný kohút je na pravej strane nádrže v spodnej časti a je zariadený na použitie rezervy paliva cca 3/4 litra. Nádrž je opatrená uzáverom z umelej hmoty.

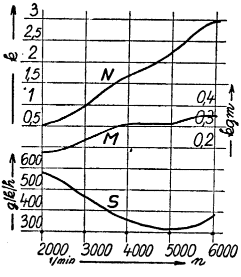
Stupačky sú plošinové. Vychádzajú z predného ochranného krytu a ich nosník je upevnený pomocou skrutiek pevne k rámu. Ich poloha vyhovuje každému



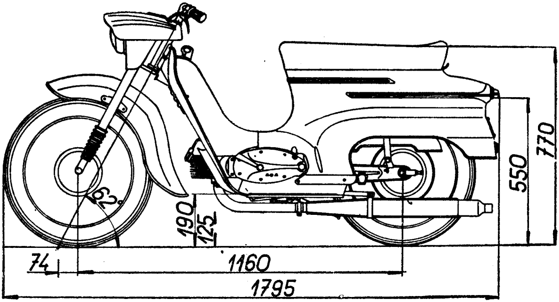
2. **Ovládanie vozidla.** 1. Spínacia skrinka, — 2. Páčka prednej brzdy, — 3. otočná rukoväť plynu, — 4. Preplavovací kolík karburátora, 5. — Zámok, — 6. Páka nožnej brzdy, — 7. Štartovacia páka, — 8. Výpustný kohút, — 9. Páčka spojky, —10. Tlačítko bzučiaka, — 11. Prepínač svetiel, — 12. Zasúvacia páka.



3. **Ľahký oskútrovaný motocykel Jawa 50 typ 05** — pohľad na zadnú časť stroja. 1. Zadné koleso, — 2. Teleskopický tlmič, — 3. Palivová nádrž, — 4. Uzáver palivovej nádrže, — 5. Výpustný kohút, — 6. Náhon rýchlomeru, — 7. Ohybný hriadeľ rýchlomeru, — 8. Sekundárna reťaz, — 9. Motor, — 10. Štartovacia páka.



4. **Diagram výkonu N, krútiaceho momentu M a spotreby S vzhľadom na otáčky.**



5. Rozmery vozidla.

jazdcovi. Zadné stupačky sú sklopné a upevnené na ramenách zadnej kyvnej vidlice.

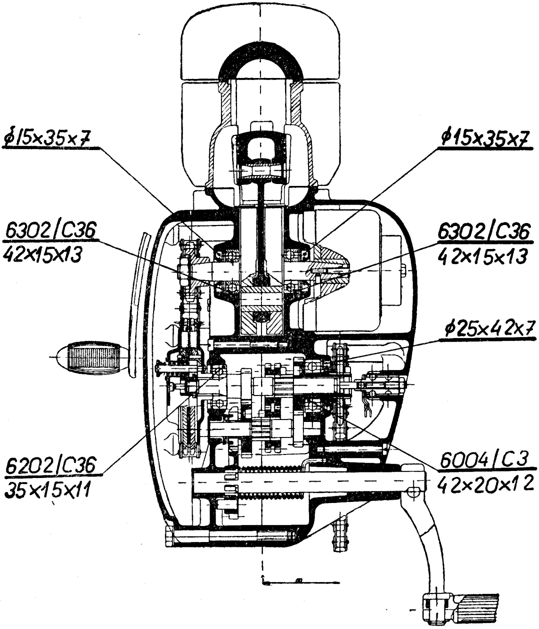
Predný štít je lisovaný z oceľového plechu. Je upevnený v hornej časti troma skrutkami k rámu a v dolnej časti k plošinovým stupačkám. Veľmi dobre chráni spredu nohy jazdca pred nepriaznivým počasím a vetrom. Motor, zadná časť rámu a zadné koleso sú kryté plechovým zadným krytom.

Predné perovanie — teleskopická vidlica s dvoma oceľovými pružinami so zdvihom 90 mm.

Zadné perovanie — kyvná vidlica, odpružená dvoma teleskopickými elementami s hydraulickým tlmením umožňujúcim zdvih osi zadného kolesa v zvislom smere 85 mm.

Stojan je sklopný dvojstranný, upevnený na motorovej skrini. Zaručuje motocyklu stabilitu na pevnom a rovnom podklade. Nie je dimenzovaný pre zaťaženie jazdcom. Ak je motocykel postavený na stojane, nesedáme naň a neštartujeme motor.

Rýchlomer: Motocykel je vybavený rýchlomerom s počítačom kilometrov. Rýchlomer je uložený v kryte svetlometu. Má priemer skrinky 48 mm. Prenos pohybu od náhonovej skrinky, umiestnenej na osi zadného kolesa, sprostredkováva ohybný hriadeľ uložený v oceľovom puzdre.



ϕ15×35×7
ϕ15×35×7
6302/C36
42×15×13
6302/C36
42×15×13
ϕ25×42×7
6202/C36
35×15×11
6004/C3
42×20×12

6. Rez motorom.

3. OPIS ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Magneto, použité na motocykli, je v podstate malý striedavý generátor, v ktorom sa trvalý magnet, letmo uložený na kľukovom hriadeli, otáča v statore. Výkon magneta je 20 W pri napätí 6 V. Z cievok statora sa odoberá elektrický prúd pre zapaľovanie a svetlo. Vinutie je dvojfázové s ôsmimi cievkami. Prúd, indukovaný v štyroch cievkach jednej fázy, napája cez prerušovač primárne vinutie samostatnej zapaľovacej cievky. Štyri cievky druhej fázy slúžia ako zdroj svetla. Obidve vetvy, zapaľovacia i osvetľovacia, sú od seba úplne elektricky nezávislé a teda sa navzájom neovplyvňujú.

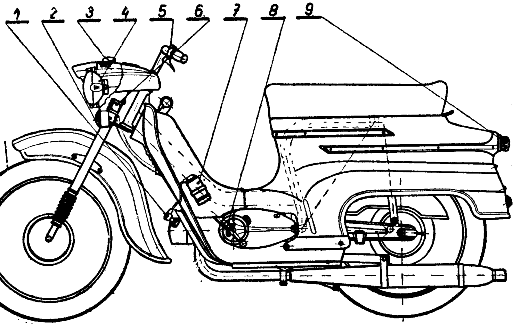
Stator s cievkami je pritiahnutý k motorovej skrini dvoma príchytkami a skrutkami M 5. Ako celok je natočiteľný o 20° pre nastavenie predstihu zapaľovania. Predstih má byť 2,7 až 3 mm pred hornou mŕtvou polohou piesta. Veko statora tvorí prerušovač úplný (skladá sa: zo základnej dosky, kondenzátora, pevného kontaktu, vahadla a mastiacej plsti).

Prerušovačom úplným sa nesmie v nijakom prípade natáčať, aby sa neposunovalo magnetické pole a nezhoršila sa tým kvalita iskry. Správna poloha prerušovača je stanovená pri nastavení magneta v továrni. Upevňovacie skrutky prerušovača úplného sú zaistené lakom. Po porušení zaisťovacieho laku nepreberá výrobca záruku za prípadné poškodenie, spálenie alebo chybnú funkciu elektrického zariadenia.

Vzdialenosť dotykov prerušovača (odtrh) nastavuje sa posunutím doštičky s pevným kontaktom oproti váhadlu (kladivku). Vzdialenosť kontaktov má byť asi 0,4 mm. (Podrobný opis je uvedený v časti II., kapitola 8.)

Svorkovnica — upevnená na statore má svorky týchto čísiel:

„15" — na pripevnenie kábla zapaľovacej cievky,
„55" — na pripevnenie kábla spínača svetiel.



7. **Zdroje a spotrebiče elektrického prúdu.** 1. Zapaľovacia sviečka, — 2. Bzučiak, — 3. Spínač svetiel a zapaľovania, — 4. Svetlomet, — 5. Prepínač svetiel a tlačítko bzučiaka, — 6. Tlmivka, — 7. Zapaľovacia cievka, — 8. Magneto (na pravej strane), — 9. Koncové svetlo.

Rotor je nasadený na kuželi kľukového hriadeľa (poloha je udaná malým čípkom) a pritiahnutý skrutkou M 5x55 so šesťhrannou hlavou a zárezom. Skrutka upevňuje súčasne vačku.

Upozornenie: Pri sňatí statora treba ihneď na rotor navliesť pomocný krúžok z oceľového plechu, aby nenastalo odmagnetovanie trvalého magnetu.

Spínač svetiel a zapaľovania je umiestený vo svetlomete a má tri polohy, dané nastavením páčky (obr. 8).

Prepínač svetiel, v ktorom je tiež umiestené tlačidlo bzučiaka, je upevnený na ľavom riadidle. Prepínačom sa mení diaľkové svetlo na tlmené a opačne.

Zapaľovacia cievka 6 V je pripevnená na ráme stroja. Transformuje napätie 6 V na vysoké napätie, potrebné na preskočenie iskry na kontaktoch zapaľovacej sviečky.

Použitá je **zapaľovacia sviečka** PAL 14 — 7 RZ s odrušovacím odporom. Pri použití iného typu sviečky bez odrušovacieho odporu potrebné je použiť kábelovú koncovku s odrušovacím odporom.

Svetlomet priemeru 110 mm s dvojvláknovou žiarovkou 6 V — 15/15 W, ktorá je ovládaná prepínačom, poskytuje diaľkové a tlmené svetlo. Smer správneho a účinného osvetľovania vozidla sa dá skontrolovať na osvetlení zvislej steny, vzdialenej od svetlometu 10 m, ktorej vo výške stredu svetlometu (nad zemou) nakreslíme vodorovnú priamku.

Tlmené svetlo (stretávacie svetlo) — vrchol rozhrania svetla a tmy sa musí pohybovať v rozmedzí 10 až 16 cm pod vodorovnou priamkou.

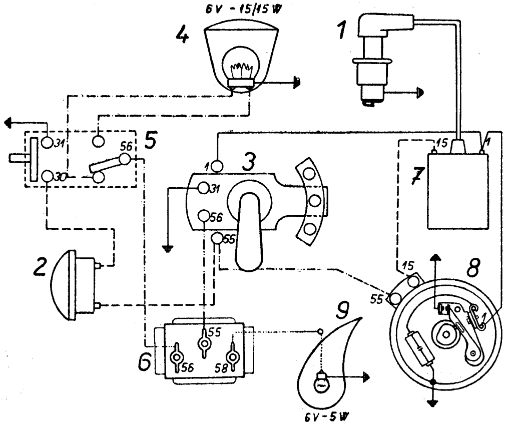
Diaľkové svetlo — stredné lúče diaľkového svetla majú dopadať na stenu najviac 5 cm nad priamkou a najmenej 10 cm pod touto priamkou. Vo vodorovnom smere sa zoradí svetlomet podľa stredného lúča, ktorý musí ležať v osi stroja. Kontrola sa robí na rovine pri pneumatikách nahustených podľa predpisu a pri zaťažení vozidla vodičom. Smer správneho osvetlenia nastavujeme skrutkou umiestenou navrchu svetlometu.

Koncové svetlo má sufitovú žiarovku 6 V, 5 W.

Upozornenie. Pri použití žiaroviek iných hodnôt hrozí im prepálenie alebo nedožeravenie.

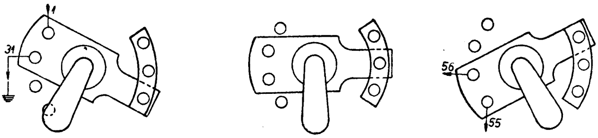
Tlmivka je namontovaná na vnútornej strane krytu svetlometu. Zamedzuje prepaľovanie žiaroviek v svetlomete a v kocovom svetle pri vyradení niektorej z týchto žiaroviek.

Bzučiak na striedavý prúd je zapojený na svorku „55" spínača a cez tlačidlo je spojený s kostrou. Je umiestený vpredu medzi teleskopmi. Pri zapojených svetlách následkom poklesu napätia bzučiak nesignalizuje. Preto výstražné znamenie treba dávať prepínaním svetiel (blendovaním).


6V - 15/15 W
4
1
5
31
56
30
3
1
31
56
55
7
15
1
2
8
15
55
9
6
55
56
58
6V-5W

Káble:

————	čierny
- - - - - - -	zelený
—·—·—·—·—	modrý
—‑—‑—‑—‑—	červený
—··—··—··—	biely
··············	žltý



A) zastavenie stroja B) jazda cez deň C) jazda v noci

8. **Schéma elektrického zapojenia a polohy páčky spínača svetiel.**

4. ZABEHÁVANIE NOVÉHO STROJA

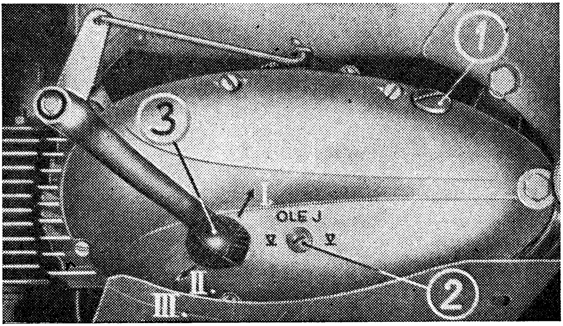
Pri preberaní nového stroja odporúčame zákazníkovi, aby prekontroloval vybavenie stroja (náradie) a stav oleja v prevodnej skrini. Výšku hladiny určuje otvor uzavretý skrutkou M 6x8 (obr. 9).

Riadne zabehnutie nového motocykla silne ovplyvňuje jeho výkon, spotrebu a trvanlivosť.

Pri zabehávaní sa spravujeme týmito pokynmi:

a) Pohonnú zmes miešame v predpísanom pomere oleja a benzínu podľa tabuľky mastenia.

b) V zábehu (do 1500 km) jazdíme do jednotlivých prevodových stupňov maximálne týmito rýchlosťami:



9. **Plniaci otvor (1) a kontrolný otvor hladiny oleja (2) a zasúvacia páka prevodových stupňov (3).**

I. prevodový stupeň — 12 km/hod.
II. prevodový stupeň — 22 km/hod.
III. prevodový stupeň — 35 km/hod.

Na prvom prevodovom stupni nejazdíme zbytočne dlho. Najmenej prvých 600 km môže jazdiť na vozidle len 1 osoba.

c) Pri dlhých jazdách bez zastavenia odporúčame motor chladiť občasným vypnutím zapaľovania a pridaním plynu (hlavne pri jazde z kopca).

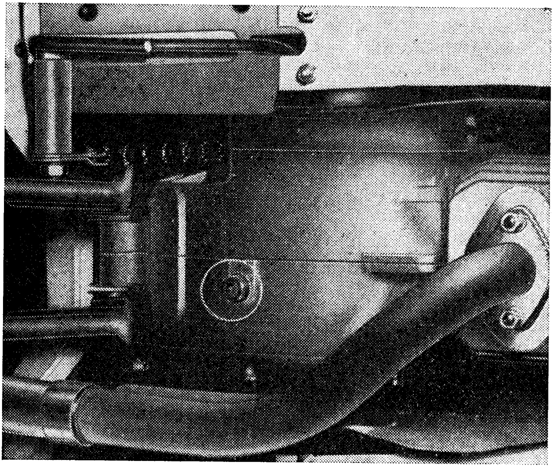
d) Pri zastavení necháme motor bežať na volnobežných otáčkach.

e) Nejazdíme zbytočne dlho na prvý a druhý prevodový stupeň. Pri jazde do kopca včas zasúvame nižší prevodový stupeň.

f) Občas prekontrolujeme dotiahnutie všetkých skrutiek a matíc i u lúčov kolies.

g) Po ubehnutí 500 km vypustíme olej z prevodovej skrine. Vypláchneme ju vyplachovacím olejom a znova naplníme (viď časť II, kapitola 2).

h) Druhý raz vymieňame olej po ubehnutí 3000 km.



10. **Výpustná skrutka oleja.**

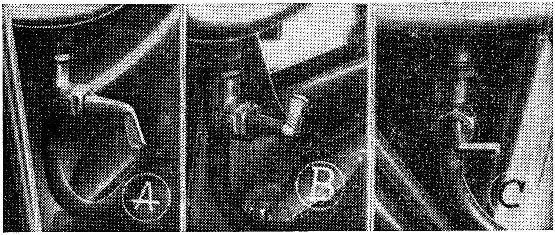
5. JAZDOVÝ NÁVOD

A. Pred jazdou sa presvedčíme:

1. **či je v nádrži palivo.** (Uzáver sa otvára otáčaním vľavo. Pohonná zmes miešaná ako uvedené v tabuľke mastenia. Nádrž plníme cez lievik opatrený sitom.
2. **o správnej činnosti bŕzd, svetiel a bzučiaka;**
3. či máme so sebou: **náhradné diely** (duše, zapaľovaciu sviečku, žiarovky), **náradie** (hustilku a kľúče), zdravotnícke prostriedky (obväz a dezinfekciu).
4. o nahustení pneumatík (majú mať: predná 1,5 atp, zadná 1,9 atp).
5. či je zasunutý neutrál.

B. Spustenie motora

1. Otvoríme výpustný kohút palivovej nádrže cez otvor na pravej strane zadného krytu (obr. 11).
2. Preplavíme karburátor stlačením preplavovacieho kolíka cez otvor na pravej strane predného krytu (obr. 22).



11. **Polohy páčky výpustného kohúta** A) hlavný prívod paliva, B) rezervný prívod paliva, C) prívod paliva uzavretý.

3. Páčku spínača zapaľovania v kryte svetlometu zasunieme do strednej plohy (obr. 8).

4. Zošliapnutím štartovacej páky (v smere jazdy) spustíme motor.

Ak sa u motocykla Jawa 50 stlačí páčka spojky pred naštartovaním, pri štartovaní spojka preklzuje. Preto pred naštartovaním a pri štartovaní motora sa páčka spojky nemá zbytočne stláčať. Keď sme páčku nahodou stlačili, potom motor naštartujeme roztlačením vozidla.

C. Jazda

Rozjazdenie. Pri zasúvaní I. prevodového stupňa stlačíme páčku spojky. Špičkou ľavej nohy jemne zodvihneme zasúvaciu páku prevodových stupňov až k hornému dorazu a súčasne so strojom mierne pohneme, až sa nám zasunie I. prevodový stupeň, (obr. 9). Za súčasného pridávania plynu pomaly a plynule uvoľňujeme páčku spojky (najmä v druhej polovici zdvihu, keď motor už zaberá), aby rozbiehanie bolo rovnomerné. Pri rýchlosti nad 12 km/hod. stlačíme páčku spojky a súčasne uberieme plyn. Špičkou ľavej nohy stlačíme zasúvaciu páku až k dolnému dorazu a uvoľníme ju. Tým máme zasunutý II. prevodový stupeň. Rýchle povolíme páčkou spojky a potom pridáme plyn.

Pri dosiahnutí rýchlosti nad 25 km/hod. zasunieme obdobným spôsobom tretí prevodový stupeň.

Pri manipulácii so zasúvacou pákou nepoužívame veľkej sily, aby nedošlo k poškodeniu prevodového mechanizmu a ohnutiu zasúvacej páky.

Pri jednotlivých prevodových stupňoch je možno používať tieto rýchlosti:

I. prevodový stupeň — 0 — 20 km/hod.
II. prevodový stupeň — 12 — 38 km/hod.
III. prevodový stupeň — nad 25 km/hod.

Najhospodárnejšie a najvýhodnejšie je však používať tieto stredné hodnoty rýchlosti:

I. prevodový stupeň — 9 — 16 km/hod.
II. prevodový stupeň — 17 — 30 km/hod.
III. prevodový stupeň — 30 — 45 km/hod.

Jazda do kopca. Ak motor stráca pri 3. prevodovom stupni za jazdy do kopca otáčky, treba zasunúť nižší prevodový stupeň. Toto spätné zasunutie vykonáme pri vypnutej spojke a privretom plyne zodvihnutím zasúvacej páky smerom hore. Zasúvanie nižších prevodových stupňov treba robiť rýchlejšie ako zasúvanie vyšších, pretože po vypnutí spojky v kopci stráca motocykel rýchlosť.

Prvú rýchlosť zasúvame rovnakým spôsobom.

Pri menení prevodu si treba uvedomiť: po zasunutí vyššieho prevodového stupňa pracuje motor na nižších otáčkach ako predtým. Pri väčšom zaťažení motora keď klesajú otáčky nesnažíme sa tieto zvýšiť tým, že stláčaním páčky spojky necháme spojku preklzovať. Pri preklzovaní spojky sa lamely trením silne zahrievajú a môže dôjsť k ich spáleniu.

Brzdenie: Pri jazde z kopca alebo keď chceme zastaviť (zmierniť rýchlosť) použijeme brzdu. Za súčasného ubratia plynu zošliapneme najprv zadnú brzdu a až potom použijeme prednú brzdu. Pokiaľ to situácia dovoľuje, brzdíme opatrne a postupne, pretože energické zabrzdenie privádza kolesá do šmyku.

Zvlášť opatrne treba brzdiť na klzkom teréne a na rozhraní bezprašných a prašných vozoviek.

Zastavenie: Pri zastavovaní uberieme plyn, stlačíme páčku spojky, zabrzdíme a zasunieme neutrálnu polohu medzi prvým a druhým prevodovým stupňom. To dosiahneme polovičným zošliapnutím (nadvihnutím) zasúvacej páky, než akého treba na zasunutie prevodu. Motor zastavíme otočením páčky spínača vľavo (obr. 8). Po zastavení nezabudneme uzavrieť prívod paliva (obr. 11). Pri ukončení dennej jazdy necháme motor bežať po uzavretí prívodu paliva v miernych otáčkach tak dlho, až sa palivo v karburátore spotrebuje. Olej obsiahnutý v pohonnej zmesi, sa v kľude stroja v karburátore usadzuje a môže upchať dýzu.

Jazda v noci: Pri jazde za tmy (v hmle) zapojíme svetlomet a koncové svetlo otočením páčky spínača vpravo (obr. 8). Diaľkové a tlmené svetlo prepíname páčkou prepínača na ľavom riadidle.

D. Predchádzanie poruchám

Pri nedodržiavaní pokynov pre zábeh i ďalšie používanie vozidla môže dôjsť k jeho poškodeniu. Najčastejšou závadou nesprávne vykonávaného zábehu je zapečenie piestnych krúžkov v drážkach, čo má za následok zníženie výkonu motora, prípadne i zadrenie piesta.

Často nedôjde ani k zjavnému defektu, ale zlý zábeh sa prejaví väčším opotrebovaním súčiastok a v podstatnom zvýšení spotreby paliva.

Zadretie piesta býva zavinené prehriatím motora, ktoré je pravidelne sprevádzané charakteristickým jemným zvonením motora. Ak začujeme tento zvuk, musíme zapaľovanie ihneď vypnúť, aby sa motor čerstvou nezapálenou zmesou ochladil.

V prípade, keď pociťujeme, že motor prestáva ťahať, je to taktiež príznakom zadierania, treba vypnúť spojku a zastaviť. V prípade zadretia piesta necháme motor vychladnúť a pokúsime sa ho opäť naštartovať. Po návrate skontrolujeme stav piesta, piestnych krúžkov a vnútrajšok valca. Ak vyžaduje opravu, vždy ju ponecháme odbornej dielni.

Motoru škodí, keď ho necháme dlho bežať na vysokých otáčkach na mieste, lebo nie je chladený ako pri jazde. Nenechávame zbytočne dlho vypnutú spojku, lebo korkové vložky lamely by sa rýchle opotrebovali. Pri jazde do kopca nepomáhame nikdy motoru tým, že necháme spojku „preklzovať“ ale včas zasunieme nižší prevodový stupeň. Na tento však nejazdíme zbytočne dlho.

6. ZOZNAM NÁRADIA POTREBNÉHO PRE ÚDRŽBU A MONTÁŽ ĽAHKÉHO MOTOCYKLA TYPU 05

1. Obal
2. Otvorený kľúč rúrkový 14/17
3. Otvorený kľúč obojstranný 9/10
4. Kľúč rúrkový 10
5. Rukoväť Ø 5
6. Kľúč kombinovaný 32/27
7. Mierka odtrhu
8. Skrutkovač 3 mm
9. Montovacie páky
10. Hustilka
11. Hadička
12. Kľúč sviečky
13. Dvojstranný skrutkovač

Hustilka je uložená pod sedlom. Ostatné náradie je uložené v schránke umiestenej na ráme pod plechovým krytom. Kryt je uzamykateľný. Kľúč pri namontovanom kryte nenechávame v zámku, aby sme ho nezlomili náhodne pri prekračovaní nohou.

II. ÚDRŽBA

1. ČISTENIE STROJA

Jednoduchá hladká línia stroja umožňuje ľahké čistenie motocykla. Stroj umývame vodou, najlepšie špongiou. Časti, znečistené olejom a prachom, umývame petrolejom. Pri umytí stroja dbáme, aby voda nevnikala do karburátora, svetlometu a bŕzd.

Chrómované a lakované časti usušíme a vyleštíme flanelom alebo jeleňou kožou. Lakované časti odporúčame občas leštiť leštiacou pastou na laky. Vodu z rebier valca najlepšie odstránime spustením motora; po jeho zahriatí sa voda vyparí.

Poznámka. Benzín, petrolej a olej rozpúšťajú gumu (pneumatiky, rukoväte riadidiel, návlečky pák, gumové bloky zadnej kyvnej vidlice a gumu na podlahách). Preto tieto súčiastky chránime pred stykom s uvedenými kvapalinami.

2. MASTENIE STROJA

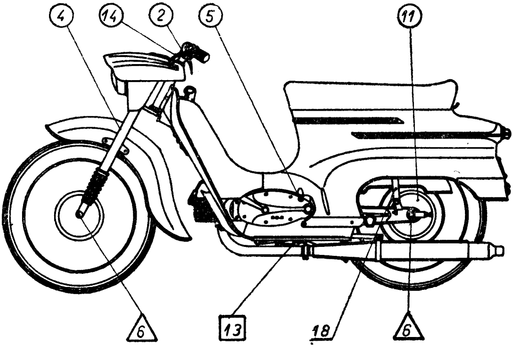
Mastenie prevádzame podľa tabuľky mastenia. Motor je mastený samočinne pridaním automobilového oleja do benzínu v pomere podľa uvedenia v tabuľke.

Prevodovú skriňu kontrolujeme a podľa potreby doplňame olejom každých 1000 km až po kontrolný otvor na ľavom veku. Všetok olej vymieňame po ubehnutí počtu km, ako je uvedené v tabuľke mastenia, po jazde, keď je motor i olej teplý. Starý olej vypustíme vypúšťacím otvorom na spodnej strane motora. Plniacim otvorom (obr. 9) nalejeme do prevodovej skrine asi 400 ccm vyplakovacieho oleja (OL-B2) a necháme motor bežať asi 10 minút na malých otáčkach (prejdeme malú vzdialenosť). Vystriedame zasunutie všetkých prevodových stupňov. Preplakovací olej potom vypustíme do čistej nádoby, necháme ustáť a čistý diel oleja môžeme nabudúce použiť znova. Nový olej nalievame po utiahnutí vypúšťacej skrutky tak dlho, až začne vytekať kontrolným otvorom na ľavom veku (asi 450 ccm). Pri zatváraní plniaceho a kontrolného otvoru nesmieme zabudnúť podložiť tesnenie k príslušným skrutkám.

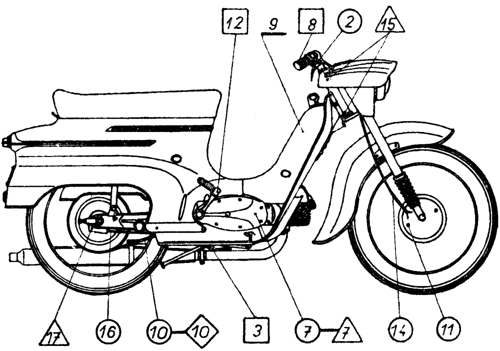
Spojka beží v olejovom kúpeli (olej z prevodovej skrine).

Teleskopické vidlice mastíme vždy po ubehnutí 1000 km tukom, zrideným olejom, ktorý dostaneme do ramien vidlice po odskrutkovaní dvoch skrutiek M 6X5 pomocou tlakovej maznice. Po 5000 km vidlicu rozoberieme a dôkladne premastíme tukom.

Kolesá (ložiská) mastíme vždy po ubehnutí 2.500 km. Kolesá rozoberieme (viď časť III. kap. 3., 4), ložiská umyjeme v čistiacom benzíne, vysušíme a potom vlast-


4
14
2
5
11
6
13
18
6

12. Mastiaci plán — ľavá strana.


12
9
8
2
15
17
16
10
10
3
7
7
14
11

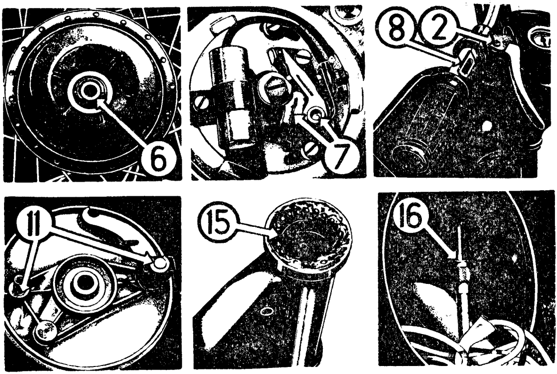
13. Mastiaci plán — pravá strana.

Tabuľka mastenia

Po ubehnutí každých .... km	○	◇ □	△
	Prevodový olej PP7	Mastiaci tuk A 00	Mastiaci tuk AV 2
	Miesto mastenia		
900 — 1000	2 Čapy ručných páčok 5 Rýchlostná skriňa (doplnenie) 10 Sekundárna reťaz — primastenie	3 Čap nožnej brzdy 4 Teleskopická vidlica	
2400 — 2600	7 Čap váhadla prerušovača (kvapka oleja) 14 Lanká	8 Otočná rukoväť plynu 10 Sekundárna reťaz (ponorením do rozohriateho tuku)	7 Plsť prerušovača (mierne napustiť tukom a niekoľkými kvapkami oleja) 6 Ložiská kolies
4800 — 5200	5 Rýchlostná skriňa (výmena oleja) 16 Hriadeľ rýchlomeru (po odpojení nakvapkať niekoľko kvapiek)	11 Kľúče bŕzd (pri demontáži) 12 Čap spúšťacej páky 13 Čap stojana 15 Hlava riadenia (po demontáži a umytí namastiť) 17 Prevody náhonu rýchlomeru	
	18 Zadné teleskopické tlmiče — doplniť tlmičovým olejom podľa potreby (v každom tlmiči olejová náplň 30 ccm). Výmena oleja 1 x za 2 roky. Pri demontáži tlmiča namastiť pružiny tukom A 00.		
900 — 1000	9 Čistič vzduchu — po vypraní v benzíne navlhčiť olejom M5 mix. V prašnom prostredí podľa potreby častejšie.		
	5 Rýchlostná skriňa — v zábehu po ubehnutí prvých 500 km a ďalších 2500 km vymeniť olej.		
	Pohonná zmes — olej M5 mix s benzínom v pomere 1 : 20.		

né ložiská naplníme tukom. Priestor tesniacich krúžkov u hriadeľa naplníme tukom asi do $^{1}/_{3}$ aby sme zabránili vnikaniu nečistôt a vlhkosti. Náboje kolies tukom nepreplňujeme!

Preplnené ložiská hrejú a môže dochádzať k vytekaniu tuku.

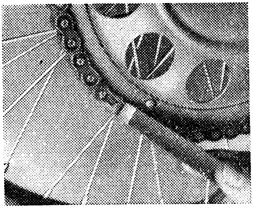


14. **Mastenie častí vozidla.**

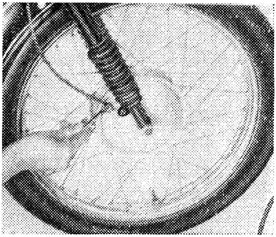
Teleskopické tlmiče zadnej kyvnej vidlice (obr. 33) majú vysokú tlmiacu účinnosť a sú usporiadané tak, aby ich nebolo treba doplňovať tlmičovou kvapalinou. Doplňovanie tlmičov kvapalinou prevádzame vtedy, ak zistíme, že zadná vidlica volne kmitá alebo doráža alebo ak z tlmičov vyteká kvapalina. Inak olej vymieňame jedenkrát za dva roky. Doplnenie alebo výmenu kvapaliny v tlmičoch doporučujeme previesť v odbornej dielni.

Primárna reťaz je úplne zakrytá ľavým vekom skrine, beží v olejovom kúpeli a nevyžaduje nijakého ošetrovania. Po opotrebovaní a vytiahnutí treba ju vymeniť. Pri výmene primárnej reťaze musíme rozobrať i spojku. Túto opravu doporučujeme previesť v odbornej dielni, ktorá má na toto potrebné náradie.

Sekundárnu reťaz ošetrujeme po ubehnutí 2.500 km takto: Natočíme spojovací článok reťaze na zadné reťazové koleso, skrutkovačom uvoľníme poistku (obr. 15), vyberieme poistku a reťaz je rozpojená. Vyperieme ju v petroleji a drôtenou kefou zbavíme hrubých nečistôt. Potom znovu dôkladne prepláchneme v petroleji. Po uschnutí vložíme reťaz asi na 30 minút do mierne rozohriateho 60—70 °C mastiva, pričom s ňou občas pohybujeme, aby zahriata zmes ľahko vnikla do článkov. Potom reťaz vyberieme, mastivo necháme stuhnúť a prebytočný tuk z povrchu zotrieme. Reťaz je pripravená na spätnú montáž. Pri nasadení dbáme, aby poistka článku smerovala plným oblúčkom v smere pohybu reťaze pri jazde.



15. **Uvoľnenie poistky reťaze.**



16. **Nastavenie bŕzd**

Inak sekundárnu reťaz očistíme drôtenou kefou a namastíme olejom priamo na vozidle podľa potreby po ubehnutí cca 800—1000 km pomocou štetca. Pri trvalých jazdách v daždi a blate primastievacie doby primerane skrátime.

Upozornenie. Valec a kľukový mechanizmus musia byť dostatočne mastené olejom. Nedostatok oleja v benzíne zapríčiňuje zadretie kľukového mechanizmu. Preto je nutné dodržiavať správny pomer oleja a benzínu. Tento pomer pri naberaní paliva u čerpacích staníc z automatov nie je zaručený v prípade, keď bol pred motocyklom čerpaný, čistý benzín do vozidla so 4-taktným motorom. Zmes oleja a benzínu pre motocykel potom obsahuje málo oleja. Preto je výhodnejšie u čerpacích staníc miešať benzín s olejom na správny pomer v kanvách.

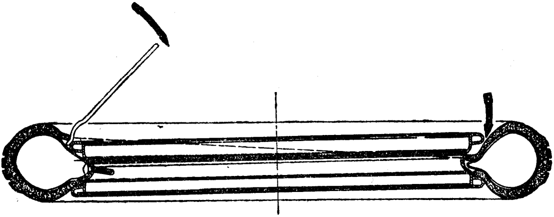
3. NASTAVENIE BŔZD

Brzdy motocykla sú dostatočne dimenzované. Vyžadujú len občasného nastavenia po opotrebení obloženia čeľustí. Brzdy nastavujeme predĺžením (skrátením) lanka brzdy tým, že pritiahneme (prípadne vyskrutkujeme) nastavovaciu skrutku na veku brzdy (obr. 16). Po správnom nastavení dĺžky lanka (pri opotrebovaní obloženia v čeľusti lanko skracujeme) pritiahneme poistnú maticu nastavovacej skrutky, aby bolo zabránené jej uvoľňovanie počas jazdy. Po nastavení prekontrolujeme otáčanie kolies. Kolesá sa musia ľahko otáčať.

4. PNEUMATIKY

Trvanlivosť plášťa pneumatiky závisí od tlaku vzduchu v duši s ohľadom na zaťaženie, ktorému je pneumatika vystavená. Všeobecnou zásadou pri plnení je, aby plášť zachovával i pri plnom zaťažení svoj pôvodný tvar. Jazda na nedostatočne naplnených pneumatikách spôsobuje prelámanie kordových vláken v bokoch plášťa.

Tlak v prednej pneumatike má byť 1,5 atp a v zadnej 1,9 atp. Odporúčame kontrolovať tlak manometrom. Upozorňujeme, že pneumatikám škodí olej, benzín a prudké slnko. Pneumatiky občas prezrieme a odstránime predmety zaseknuté vo vzorke plášťa. Netesnosť ventilka zistíme po odkrútení čiapočky ventilka a jeho navlhčení. Keď sa tvoria vzduchové bubliny, vzduch uniká ventilkom.



17. **Rez ráfikom a pneumatikou — montáž pneumatiky.**

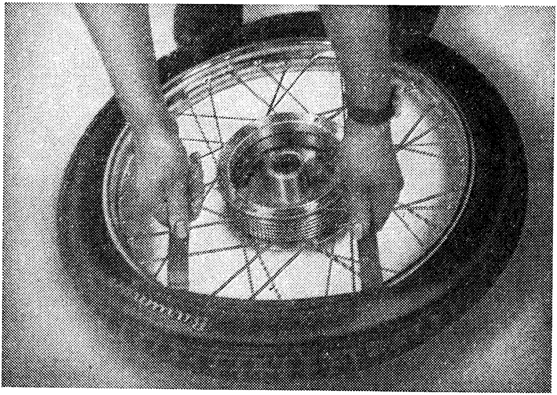
V tom prípade obrátenou čiapočkou dotiahneme kužeľku ventilka. Ak toto opatrenie nestačí, vykrútime kužeľku a nahradíme ju novou. Poškodenú dušu opravíme zalepením. Plášť z ráfku snímame takto:

Vykrútime kužeľku — tým vypustíme zvyšok vzduchu. Maticu, upevňujúcu ventil ráfku, odskrutkujeme. Koleso položíme a okraj v mieste protiľahlom ventilka vtlačíme do prehĺbeniny ráfku (obr. 18).

Pomocou montážnych pák prevlečieme okraj plášťa pri ventilku cez okraj ráfku (obr. 17). Pritom treba dbať, aby nebola neopatrnosťou prištipnutá a poškodená duša. Keď bol plášť po celom obvode prevlečený cez okraj ráfku, vytlačíme ventil úplne z ráfku a vyberieme dušu.

Po nakrútení kužeľky do ventilka a miernom nahustení vzduchom zistíme najlepšie ponorením duše do vody, v ktorom mieste je poškodená. Miesto si označíme (napr. ceruzkou), dušu usušíme a opravíme týmto spôsobom:

V mieste poškodenia dušu ľahko zdrsníme kúskom skleného papiera. Zdrsnené miesto potrieme lepidlom na gumu. Až keď lepidlo trochu uschne, prilepíme záplatu, ktorú sme predtým zbavili ochranného nálepu.



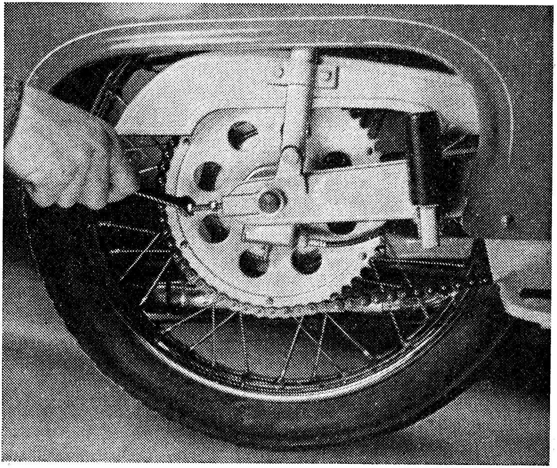
18. **Montáž pneumatík.**

Záplata musí byť dobre pritlačená. Plášť dobre prezrieme, odstránime predmet, ktorý spôsobil závadu a ktorý prípadne v plášti zostal.

Montáž. Dušu čiastočne naplníme, vložíme do plášťa, ktorý jedným okrajom zostal v ráfku, prevlečieme ventil otvorom ráfku a zaistíme maticou (nedoťahujeme). Potom presunieme okraj plášťa, najprv v mieste proti ventilku cez okraj ráfku dovnútra, pridržíme ho v prehĺbenom mieste ráfku rukou alebo zošliapnutím a montážnou pákou presúvame plášť postupne na oboch stranách, až dôjde k ventilku. Túto prácu konáme opatrne, aby sme nepoškodili dušu. Zalepenie duše je oprava provizórna, urobená na ceste. Trvalú opravu vykoná najlepšie vulkanizačná dielňa. Tak isto plášť poškodený o ostrý kameň alebo rozbité sklo dielňa opraví.

5. NAPÍNANIE REŤAZE

Uvoľníme najskôr hriadeľ zadného kolesa povolením matíc kľúčami 7 a 27. Povolíme matice napinákov reťaze a rovnomerným zaskrutkovaním skrutiek napinákov posúvame os zadného kolesa a tým napíname

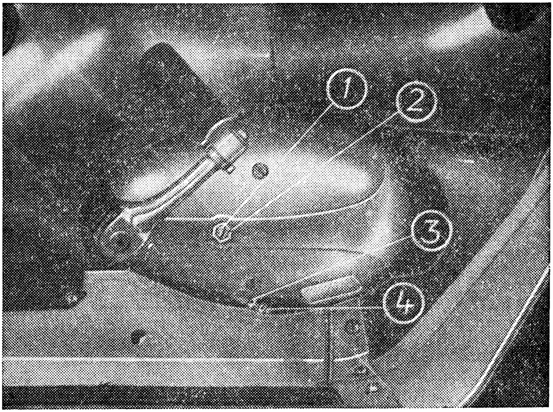


19. Napínanie reťaze.

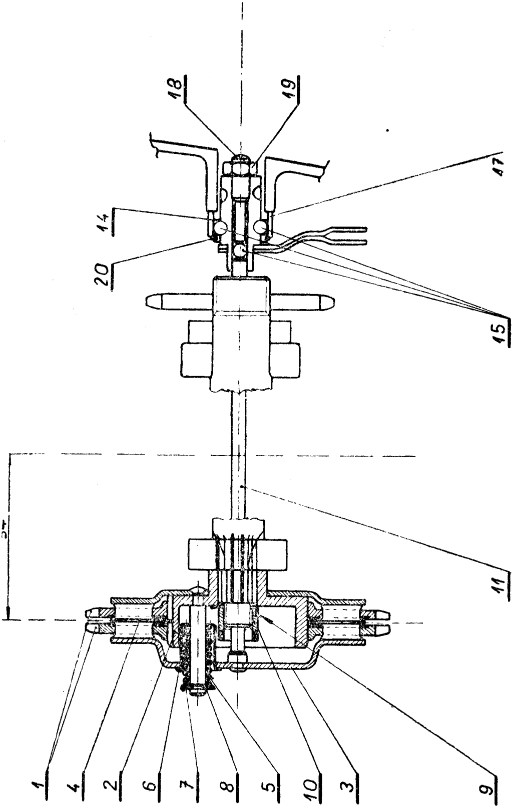
reťaz. Nikdy neotáčame skrutkami celou silou, lebo by sme poškodili závity. Po nastavení dotiahneme matice osi zadného kolesa a matice napinákov reťaze. Správne napätá reťaz má výkyv 1 až 2 cm. Dbáme na to, aby zadné koleso sledovalo stopu predného. Prekontrolujeme, prípadne nastavíme zadnú brzdu, aby nepribrzďovala. Napätie reťaze kontrolujeme po ubehnutí 1000 km.

6. SPOJKA A JEJ NASTAVENIE

Spojkou prerušujeme prenos krútiaceho momentu od motora k prevodnej skrini. Vypíname ju pred zasúvaním prevodov, aby ozubenie kolies v prevodovej skrini bolo chránené pred nárazmi. Spojka beží v ole-



20. Nastavenie spojky.


1
4
2
6
7
8
5
10
3
9
11
15
17
20
14
18
19

21. **Rez spojkou.**

jovom kúpeli a nevyžaduje okrem nastavenia vôle lanka nijakú starostlivosť.

Aby sa zamedzilo nadmernému opotrebovaniu lamely spojky pri preklzovaní, lamela musí byť dostatočne pritlačená. Aby bola dostatočne pritlačená, musí mať páčka spojky vždy malú vôľu. Po čiastočnom normálnom opotrebení lamely táto vôľa zmizne. Preto dostatočnú vôľu vymedzíme povolením skrutky v strede pravej strany motorového bloku (obr. 20). Povolíme maticu (1) i skrutku (2) a po vymedzení vôle maticu opäť dotiahneme.

Keď sa lanko spojky časom vytiahne a tým sa zväčší vôľa páčky, vôľu vymedzíme po uvoľnení poistnej matice nastavovacej skrutky (3) na spodnej časti pravej strany motorového bloku vykrútením nastavovacej skrutky (4) o jednu až dve otáčky. Po preskúšaní vôle ručnej páčky dotiahneme poistnú maticu.

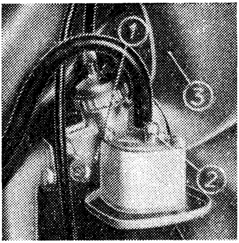
7. KARBURÁTOR JIKOV 2915 PS

Karburátor na stroji je správne nastavený už z továrne. Správnej činnosti karburátora zodpovedá tryska 60. Preto sa nedoporučuje prevádzať s karburátorom žiadnu manipuláciu okrem jeho občasného vyčistenia. Celkove je karburátor osadený dvoma tryskami a to hlavnou tryskou 60 (1. obr. 23) a tryskou volnobežnou 38—40 (2). Uprostred oboch trysiek je na karburátore skrutka posúvača s pružinou (3), ktorou sa nastavuje volný beh motora. Aby motor správne naskočil, musí byť skrutka (3) správne nastavená. Dĺžku lanka plynu voči lanovodu vymedzíme drážkovanou skrutkou (4) na vrchu karburátora až po nastavení volnobehu.

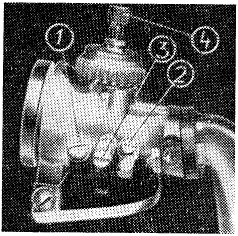
Pri štartovaní karburátor preplavíme preplavovacím kolíkom, na veku plavákovej komory (2. obr. 22). Tým zvýšime hladinu v plavákovej komore a vytvoríme bohatšiu zmes a tak zlepšíme podmienky rozbehu motora. Preplavovací kolík je prístupný cez otvor na pravej strane predného krytu.

Pri upchaní niektorej trysky nikdy tieto nečistíme drôtom alebo iným trvdým predmetom, pretože sa môže poškodiť ich jemný otvor, čo má za následok ovlivnenie spotreby a behu motora. Trysky čistíme prepláknutím v benzíne a prefúknutím.

Čistič vzduchu je v tlmiči sania. Pri jeho nadmernom znečistení sa zvýši spotreba paliva, preto ho vyčistíme a navlhčíme olejom, ako je uvedené v tabuľke mastenia.



22. Karburátor s preplavovacím kolíkom a čistič vzduchu. 1. Karburátor, — 2. Preplavovací kolík, — 3. Čistič vzduchu s tlmičom sania.

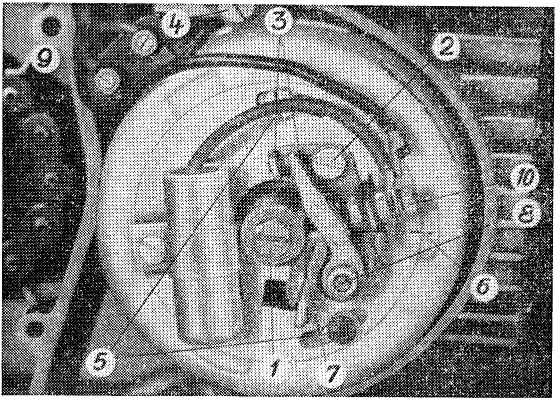


23. **Karburátor 2915 PS a jeho nastavenie.** 1. Hlavná dýza, — 2. Dýza voľnobehu, — 3. Stavacia skrutka, — 4. Vedenie lanka.

8. ÚDRŽBA ELEKTRICKÉHO ZARIADENIA

Káble občas prezrieme a miesta s poškodenou izoláciou omotáme izolačnou páskou. Poškodené miesta by mohli zapríčiniť krátke spojenie. Upevnenie káblov kontrolujeme na všetkých svorkách.

Zapaľovaciu sviečku občas očistíme, karbón opatrne zoškrabeme a podľa potreby nastavíme kontakty na



24. Magneto.

vzdialenosť 0,5 mm opatrným prihnutím vonkajšieho kontaktu na telese sviečky.

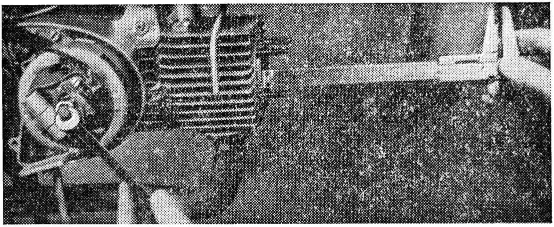
Zapaľovacia cievka je pripevnená na ráme stroja. Nepotrebuje nijakú údržbu. Treba len dbať, aby kábel, ktorý vychádza z cievky ku sviečke, bol neporušený. Pozor na vodu pri umývaní stroja!

Bzučiak nepotrebuje nijakú údržbu, len pri čistení musíme dbať, aby do neho nevnikla voda. Hlasitosť sa nastavuje pritiahnutím alebo povolením regulačnej skrutky na spodnej časti krytu bzučiaka.

Prerušovač. Po cca 2.500 km prehliadneme mazaciu plsť prerušovača, či sa dotýka vačky a či je dostatočne namastená a skontrolujeme odtrh. Prerušovač i celé magneto treba udržiavať v čistote. Pozor na prach a olej!

Nastavovanie zapaľovania. Snímeme hlavu valca. Otáčame kľukovým hriadeľom (1, obr. 24) tak dlho, až piest dosiahne hornú úvrať (piest je vysunutý najďalej dopredu). V tejto polohe nastavíme vzdialenosť kontaktu (3) asi na 0,4 mm po povolení skrutky (2). Po nastavení odtrhu upevňovaciu skrutku (2) utiahneme. Medzi kontakty prerušovača (3) vložíme prúžok cigaretového papiera a pomaly otáčame kľukovým hriadeľom oproti smeru otáčania motora až papier prechádza medzi kontaktami suvne. Je to vo chvíli, keď kontakty povolia papier tak, že ho môžeme vytiahnúť (vzdialenosť kontaktov cca 0,05 mm).

V tom okamihu má byť piest 2,7 — 3,0 mm pred „hornou úvraťou". Túto vzdialenosť meriame tyčinkou alebo hĺbkomerom (obr. 25). Ak predstih nie je správny, povolíme príchytky magneta (4) a potočíme celým magnetom. Potom celý postup nastavovania opakujeme, až sú všetky hodnoty správne. Po správnom nastavení nesmieme zabudnúť dotiahnúť príchytky. Po dotiahnutí skrutiek predstih i odtrh skontrolujeme.

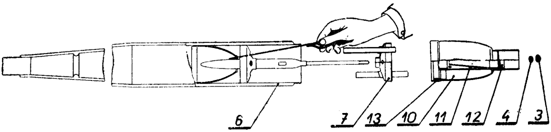


25. **Nastavenie predstihu.**

Poznámka: Skrutky (5) nikdy neuvoľňujeme, aby sa nepootočil prerušovač úplný, čím by sa zhoršila dĺžka a kvalita iskry. Správnu polohu prerušovača oproti statoru magneta určuje ryska (6).

9. DEKARBONIZÁCIA

Po ubehnutí asi 5000 km odporúčame vykonať dekarbonizáciu (potrebné demontáže časť III). Usadené zvyšky spálenej zmesi (karbón) znižujú výkon motora a spôsobujú prílišné zahrievanie. Usadený karbón na hornej časti piesta, v hlave valca a vo výfukových kanáloch odstránime opatrným oškrabaním. Súčasne odstránime karbón z drážok piestnych krúžkov (najlepšie starým rozlomeným krúžkom). Pri opätovnom nasadení dajte krúžky do tých drážok, kde boli pôvodne uložené. Po odškrabaní karbónu súčiastky umyjeme v benzíne alebo v petroleji. Zakarbónovanie tlmiča výfuku má za následok zníženie výkonu a prejavuje sa obyčajne v dobe zábehu, kedy je do benzínu miešané väčšie množstvo oleja. Aby sme získali rovnomerný výkon je nutné vyčistiť tlmič prvý raz po najazdení 1500 km. Po zábehu motocykla prevádzame čistenie približne po najazdení 2500 km. Tlmič výfuku (obr. 26) čistíme nasledovne:



26. **Čistenie tlmiča výfuku.**

a) Rúrkovým kľúčom 10 odskrutkujeme maticu M 6 (3) a z ihly zvarenej snímeme koncovku (11) spoločne so štvorotvorovým vekom. (12).

b) Snímeme koncový kužeľ (10) a prepážku (7). Ak je prepážka hodne zakarbónovaná a nedá sa z ihly a z telesa výfuku (8) volne stiahnuť, použijeme kúsok zahnutého oceľového drôtu — cca 300 mm a zahnutý koniec drôtu vložíme do niektorého z dvoch otvorov prepážky. Druhý koniec drôtu uchytíme do kliešti a ťahom prepážku snímeme.

c) Demontované súčiastky očistíme oceľovou kefou a otvory koncového kužeľa v priestore uloženia koncovky prešpárame oceľovým zašpicateným predmetom. Pri silnom zakarbónovaní môžeme nechromované súčiastky vypáliť (pozor na nebezpečie požiaru, prevádzame na volnom priestranstve).

d) Otvory prepážky, ktorá je navarená v priestore telesa výfuku ako i medzikružie difuzéra a obdiaľníkové otvory ihly prešpárame oceľovým zašpicateným predmetom (viď obrázok). Ostatné časti tlmiča vyčistíme po jeho demontáži z motocykla.

10. PREHĽADNÁ TABUĽKA ÚDRŽBY VOZIDLA

Pri prevádzaní pravidelnej údržby bude Vám vozidlo slúžiť k plnej spokojnosti. Pre uľahčenie a sledovanie pravidelnej údržby uvádzame v prehľadnej tabuľke popis údržbárskych prác až po predpokladanú generálnu opravu.

Po generálnej oprave je údržba rovnaká pre jednotlivé kilometre ako u nového vozidla.

Poznámka: V zátvorke uvádzané čísla sú čísla mastiacich miest.

Tabuľka

Por. čís.	Prevádzaný úkon
1.	Dôkladné očistenie vozidla
2.	Kontrola tlaku v pneumatikách - nahustenie
3.	Preskúšanie svetiel a bzučiaka
4.	Preskúšanie a nastavenie bŕzd
5.	Preskúšanie zapaľovacej sviečky, jej vyčistenie a nastavenie správnej vzdialenosti elektród
6.	Dekarbonizácia tlmiča výfuku
7.	Dekarbonizácia hlavy valca, piestu, výfukového kanála vo valci a výfuk. potrubia
8.	Vypranie čističa sania a navlhčenie vlny olejom (9)
9.	Prekontrolovanie a dotiahnutie všetkých káblov vo svorkách. Kontrola izolácie káblov
10.	Kontrola a dotiahnutie paprslekov v kolesách
11.	Kontrola a dotiahnutie všetkých vonkajších skrutiek, matíc a čapov vč. upínacích skrut. motora
12.	Kontrola a vyčistenie karburátora a paliv. kohúta
13.	Preskúšanie a nastavenie vôle spojky
14.	Vyčistenie kontaktov prerušovača a kontr. zapaľ.
15.	Mastenie čapu vahadla a plsti prerušovača (7)
16.	Očistenie a primastenie sek. reťaze priamo na stroji (10)
17.	Kontrola napnutia sekundárnej reťaze
18.	Demontáž sekundárnej reťaze, vypranie, napustenie teplým mastidlom. Montáž a nastavenie (10)
19.	Premastenie čapov ručných páčok (2) a čapu nožnej brzdy (3)
20.	Mastenie teleskopickej vidlice (4)
21.	Mastenie ložísk kolies (6)
22.	Mastenie otočnej rukoväti plynu (8)
23.	Kontrola a doplnenie oleja v rýchlostnej skrini (5)
24.	Výmena oleja v rýchlostnej skrini (5)
25.	Premastenie laniek plynu, spojky a bŕzd (14)
26.	Premastenie čapu štartovacej páky (12), čapu stojana (13), prevodov rýchlomeru (17), kľúčov bŕzd (11) a hriadeľa rýchlomeru (16)
27.	Mastenie guliek ložiska v hlave riadenia (15)
28.	Kontrola funkcie zadných teleskopických tlmičov, podľa potreby doplnenie tlmičovou kvapalinou (18)

údržby vozidla

Po najazdení km							Poznámka
0	1000	3000	5000 15000	7500 17500	1000 20000	1250 22500	
	×	×	×	×	×	×	Podľa potreby
×	×	×	×	×	×	×	Vždy pred jazdou
×	×	×	×	×	×	×	Vždy pred jazdou
×	×	×	×	×	×	×	Vždy pred jazdou
	×	×	×	×	×	×	Kontrola podľa potreby
		×	×	×	×	×	
			×		×		
	×	×	×	×	×	×	Každých 800-1000 km
	×	×	×	×	×	×	
	×	×	×	×	×	×	
	×	×	×	×	×	×	
	×	×	×	×	×	×	
×	×	×	×	×	×	×	
		×	×	×	×	×	
		×	×	×	×	×	
	×						Každých 900—1000 km
	×					.	Každých 800-1000 km
		×	×	×	×	×	
	×	×	×	×	×	×	
	×	×	×	×	×	×	
		×	×	×	×	×	
		×	×	×	×	×	
×	×		×		×		Každých 900—1000 km
		×		×		×	Prvý raz po 500 km
		×	×	×	×	×	
			×		×		
			×		×		
					×		Podľa potreby

III. DEMONTÁŽE A MONTÁŽE BEZ ŠPECIÁLNEHO NÁRADIA

1. VYBRATIE PREDNÉHO KOLESA

Demontáž:

a) Odskrutkujeme maticu hriadeľa kolesa a snímeme perovú podložku.

b) Vysunieme os predného kolesa.

c) Pootočíme pravý klzák prednej vidlice a vysunieme záchyt reakcie brzdy na veku z otvoru v klzáku a vyberieme koleso.

Montáž:

A. Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.

B. Nasadíme koleso a za súčasného pootočenia pravého klzáka zasunieme záchyt reakcie brzdy na veku do otvoru v pravom klzáku.

C. Z ľavej strany nasunieme hriadeľ predného kolesa.

D. Z pravej strany navlečieme perovú podložku a naskrutkujeme maticu.

E. Niekoľko ráz preperujeme prednú vidlicu.

2. VYBRATIE ZADNÉHO KOLESA

Demontáž:

a) Odskrutkujeme maticu zadnej osi a snímeme perovú podložku.

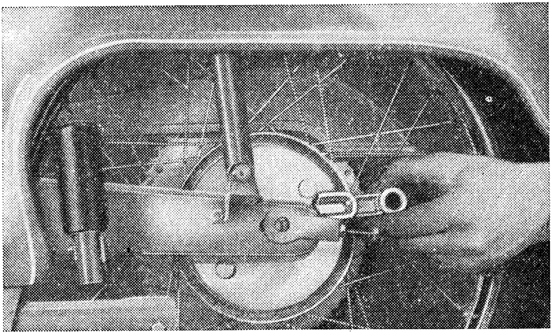
b) Z pravej strany vysunieme hriadeľ zadného kolesa (oceľovou tyčinkou pretiahnutou do otvoru hlavy hriadeľa).

c) Vyberieme záchyt reakcie a vysunieme koleso.

Montáž:

A. Skontrolujeme uloženie opory lanka v páčke brzdy.

B. Vložíme koleso s vekom brzdy medzi ramená vidlice a nasunieme čapy reťazového kolesa do otvorov v gumových vložkách.



27. Záchyt reakcie brzdy zadného kolesa.

C. Vložíme medzi koleso a záchyt kolesa na vidlici záchyt reakcie brzdy (obr. 27) a zasunieme os, navlečieme poistku a utiahneme maticu.

D. Prekontrolujeme správny chod kolesa a brzdy.

3. VÝMENA GUĽKOVÝCH LOŽÍSK KOLIES

Demontáž:

a) Koleso vyberieme z rámu.

b) Z obidvoch kolies odstránime upchávky a na ľavej strane i poistný krúžok.

c) Tenkú tyčku pretiahneme otvorom ľavého ložiska a rozpernou rúrkou a oprieme ju o vnútornú hranu pravého ložiska. Ľahkým poklepaním na tyč ložisko vytlačíme a vyjmeme rozpornú rúrku.

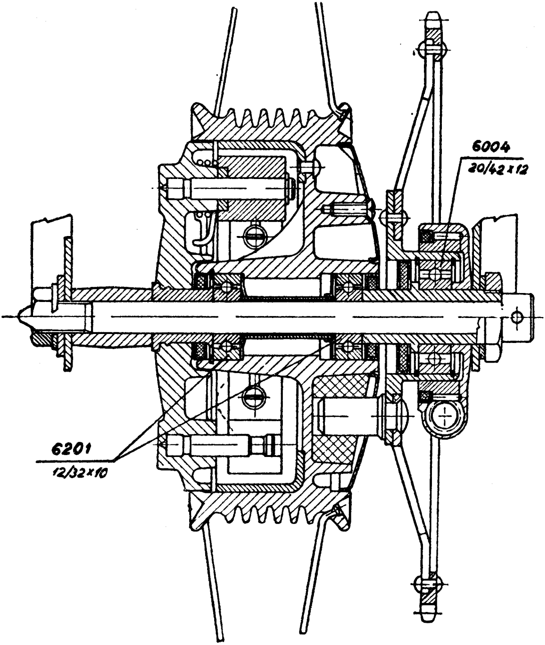
d) Vhodnou rúrkou vyrazíme ľavé ložisko.

Montáž:

A. Z ľavej strany vsunieme plechový krúžok a tlakom na vonkajší krúžok ložiska nalisujeme ložisko tak ďaleko, až je možné nasadiť poistný krúžok.

B. Z pravej strany nasadíme rozpornú rúrku a zalisujeme druhé ložisko.

C. Skontrolujeme, či dosadá ľavé ložisko na poistný krúžok, potom narazíme upchávky a koleso zamontujeme.


6004
20/42×12
6201
12/32×10

28. **Rez zadným kolesom.**

4. VÝMENA GUĽKOVÉHO LOŽISKA REŤAZOVÉHC KOLESA

Demontáž:

a) Rozpojíme reťaz a vyberieme koleso.

b) Odskrutkujeme maticu na pravej strane náboja reťazového kolesa a vyberieme reťazové koleso.

c) Snímeme náhon rýchlomeru.

d) Vytiahneme náboj reťazového kolesa i s upchávkou.

e) Demontujeme poistné krúžky a vyklepeme ložisko smerom cez zápich segerovej poistky.

Montáž:

A. Nasadíme ľavý poistný krúžok.

B. Nasunieme ložisko a nasadíme pravý poistný krúžok.

C. Z ľavej strany nasunieme náboj a upchávku.

D. Z pravej strany nasadíme náboj rýchlomeru.

E. Koniec náboja so závitom vložíme do otvoru záchytu kolesa na vidlici a zľahka pritiahneme maticu.

F. Po nasadení kolesa dotiahneme maticu náboja skôr než maticu osi zadného kolesa.

G. Skontrolujeme otáčanie kolesa.

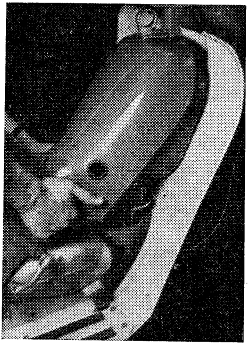
5. ODKLOPENIE SEDLA

Sedlo odklopíme ľahkým trhnutím za zadnú časť sedla smerom nahor a preklopením dopredu. Pod sedlom je nalievací otvor benzínu a hustilka.

6. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ KRYTOV

1.**Predný kryt** snímeme po odomknutí zámku nasledovne:

Uchytíme kryt za jeho spodnú časť, ktorú mierne roztiahneme a nadvihneme. Potom celý kryt potiah-



29. **Demontáž predného krytu.**

neme dozadu až sa nám v jeho hornej časti vysunie háčik z otvoru v ráme.

2. **Zadný kryt** snímeme po demontáži sedla. Sedlo zodvihneme a odskrutkujeme tri skrutky M 6 x 10, ktoré upevňujú sedlo na rám .Nad motorom rozpojíme v bakelitovej svorke žltý kábel smerujúci k zadnému svetlu.

Po odskrutkovaní dvoch matíc M 6 v hornej časti zadného krytu, 1 skrutky M 6 x 10 upevňujúcej kryt k rámu a 4 skrutiek M 5 x 10 s maticami upevňujúcimi kryt k podlahám, miernym roztiahnutím a zodvihnutím kryt snímeme.

3. Pri demontáži **predného ochranného štítu** demontujeme najprv predný kryt, čistič vzduchu a svetlomet. Z rýchlomeru odpojíme ohybný hriadeľ rýchlomeru a vyskrutkujeme kábelovú koncovku od kábla zapaľovacej cievky. Ohybný hriadeľ a kábel vytiahneme i s gumovými priechodkami smerom k motoru.

Potom vyskrutkujeme 3 skrutky M 5 x 10 upevňujúce štít v hornej časti rámu a 5 skrutiek M 5 x 10 upevňujúce štít k podlahám.

Pri montáži všetkých krytov postupujeme opačným spôsobom.

7. DEMONTÁŽ A MONTÁŽ VALCA MOTORA

Demontáž:

a) Demontujeme predný kryt, čistič vzduchu, štít a tunel nad valcom.

b) Demontujeme karburátor.

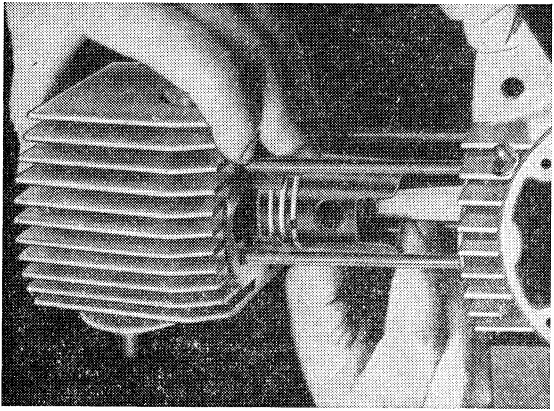
c) Vyskrutkujeme dve matice kľúčom 10 a zo závrtných skrutiek vysunieme výfukovú rúru.

d) Rúrkovým kľúčom 10 vyskrutkujeme 4 matice upevňujúce hlavu valca.

e) Zošliapneme štartovaciu páku. Hlava prilepená karbónom sa uvolní a takto ju ľahko snímeme.

f) Zo 4 závrtných skrutiek stiahneme valec.

g) Hrdlo motorovej skrine zakryjeme čistou handrou, aby nevnikla nečistota do kľukového priestoru.



30. **Montáž valca.**

Montáž:

A. Odkryjeme hrdlo motorovej skrine a vložíme nové tesnenie pod valec, ktoré z oboch strán naolejujeme.

B. Nasunieme valec na závrtné skrutky a piest. pričom dávame pozor, aby krúžky boli presne v tej polohe a v tej istej drážke ako pred demontážou. Pri nasádzaní valca stláčame postupne po jednom krúžku a miernym pootáčaním ho nasúvame na piest až na doraz k motorovej skrini.

C. Dosadaciu plochu hlavy mierne natrieme tesniacim tmelom, nasadíme na valec a priskrutkujeme štyrmi maticami.

D. Priskrutkujeme výfukovú rúru a karburátor.

E. Namontujeme tunel, predný štít, čistič vzduchu, kábel s koncovkou a predný kryt.

F. Po ubehnutí niekoľko km (po zahriatí motora) dotiahneme matice na hlave valca.

8. VÝMENA PIESTNYCH KRÚŽKOV

Demontáž:

a) Demontujeme hlavu valca a valec motora (časť III, kap. 7).

b) Krúžky najlepšie stiahneme použitím troch tenkých plechových pásikov. Jeden pliešok vsunieme do prostriedka a dva pri koncoch piestneho krúžku a krúžok stiahneme (obr. 31).

Piestne krúžky môžeme vymieňať i roztiahnutím prstami. Treba to však robiť opatrne, aby sa krúžok nezlomil.

Piestne krúžky vymieňame, ak je medzera v zámke väčšia ako 0,8 mm (správna šírka medzery je 0,2 mm). Šírku medzery zistíme, keď vložíme snatý krúžok do hornej časti valca.

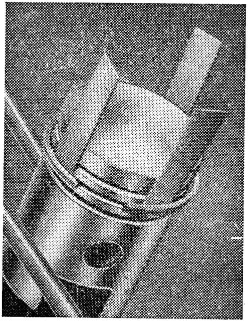
Montáž:

A. Nasunieme postupne piestne krúžky podľa obrázku 31.

B. Prekontrolujeme vôľu krúžkov v drážkach pootočením.

C. Zámky krúžkov nastavíme proti zaisťovacím kolíkom v piestnych drážkach.

D. Vykonáme montáž valca a hlavy.



31. **Výmena piestnych krúžkov.**

9. DEMONTÁŽ SVETLOMETU

Svetlomet má dva hlavné diely: rámik s parabolou a kryt.

Vybratie rámika s parabolou:

a) Vykrútime upevňovaciu skrutku na spodnej strane objímky.

b) Rámik s parabolou prevrátime hore a vyberieme.

c) Ak treba, odpojíme káble od svoriek.

Ak sa potrebujeme dostať k žiarovke, netreba káble odpojovať, postačí zatlačiť objímku a pootočiť ňou.

Pri montáži pred utiahnutím príchytky skrutky sa presvedčíme, či je správne zachytený rámik v hornej časti krytu svetlometu.

Ak chceme demontovať teleskop alebo hlavu riadenia, musíme demontovať i kryt svetlometu.

a) Snímeme rámik s parabolou a odpojíme káble z objímky.

b) Snímeme predný kryt a pravé veko motora.

c) Odpojíme lanko plynu od karburátora (časť III., kap. 14).

d) Z obidvoch páčok na riadidlách odpojíme lanká (kap. 14 a 16.).

e) Odpojíme ohybný hriadeľ od rýchlomeru (kap. 13).

f) Z tlmivky odletujeme všetky 3 káble a zo spínača svetiel a zapaľovania odletujeme čierny a biely kábel.

g) Z bzučiaka odpojíme odskrutkovaním dvoch matíc M 3 oba káble.

h) Kľúčom ⋕ 10 povolíme vreteno riadidiel a dreveným kladivom ho sklepneme, čím uvoľníme riadidlový krúžok z predstavovadla.

i) Riadidlá s lankom plynu a káblami miernym otáčaním vytiahneme.

j) Z krytu svetlometu vyskrutkujeme kľúčom ⋕ 10 dve skrutky a po miernom naklonení vytiahneme z neho lanko spojky a brzdy.

Montáž:

A. Káble a 3 lanká prevlečieme cez 2 gumové priechodky v kryte svetlometu a cez tretiu priechodku súčasne nasunieme do hlavy riadenia predstavovadlo s riadidlami a dotiahneme vreteno riadidiel. Dbáme na to, aby kužeľ vretena bol niekoľkými závitmi uchytený na vretene.

B. Dvoma skrutkami s maticami upevníme kryt svetlometu k teleskopickej vidlici.

C. Zapojíme ohybný hriadeľ na rýchlomer.

D. Na páčky napojíme lanká brzdy a spojky (kap. 15. a 16.).

E. Troma skrutkami priskrutkujeme pravé veko k motoru a lanko plynu zapojíme do karburátora (kap. 14.).

F. Podľa schémy zapojenia naletujeme 3 káble na tlmivku a dva na spínač svetiel a zapaľovania.

G. Na bzučiak priskrutkujeme dva zelené a na objímku svetlometu dva modré káble.

H. Namontujeme rámik s parabolou a predný kryt.

10. DEMONTÁŽ PREDNEJ VIDLICE

a) Snímeme kryt svetlometu (časť III, kap. 9).

b) Odpojíme horné pásky gumových manžiet.

c) Rúrkovým kľúčom vykrútime matice # 10 v hornej miske teleskopu a pre ľahšiu montáž vykrútime aj zátku.

d) Smerom dolu vysunieme klzák s pružinou.

Montáž:

A. Namastíme klzáky mastiacim tukom a klzáky s pružinami nasunieme.

B. Nakrútime zátky a matice # 10. Nesmieme zabudnúť vložiť perové podložky.

C. Pritiahneme plechové pásky gumových manžiet.

D. Skúsime preperovať vidlicu.

E. Podľa časti III. kap. 9 namontujeme kryt svetlometu a svetlomet.

11. ZADNÁ KYVNÁ VIDLICA

Demontáži zadnej kyvnej vidlice predchádzajú tieto operácie:

1. Vybratie zadného kolesa (časť III. kap. 2).
2. Sňatie krytov (časť III, kap. 6).
3. Sňatie reťazového kolesa (časť III, kap. 4).

Demontáž:

a) Uvoľníme skrutky držiace teleskopické tlmiče po oboch stranách zadnej kyvnej vidlice.

b) Pod lisom vylisujeme čap kyvnej vidlice z gumových blokov, čím je demontáž hotová.

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom ako pri demontáži. Výmenu kyvnej vidlice doporučujeme previesť len v odbornej dielni.

12. TELESKOPICKÉ KVAPALINOVÉ TLMIČE ZADNÉHO PÉROVANIA

Demontáž:

a) Demontujeme zadný kryt.

b) Kľúčom ⌗ 14 vyskrutkujeme dve skrutky a matice upevňujúce tlmič k rámu a k ramenu kyvnej vidlice a tlmič snímeme.

c) Horný kryt (104) tlmiča s pružinou (106) stlačíme tak, aby sme mohli do frézovaných plošiek tiahla (97) vložiť kľúč ⌗ 7, čím zaistíme tiahlo proti otáčaniu (obr. 33).

d) Z tiahla (97) a zo závesu (85) vyberieme kolík (82) ⌀ 2,5×12 a vyskrutkujeme záves.

e) Za stlačeného stavu krytu a pružiny vytiahneme kľúč a stlačené súčasti uvoľníme.

f) Horný kryt (104), pružinu (106), dolný kryt (105) a gumový doraz (107) snímeme z valca úplného (84).

g) Z valca úplného (84) vyskrutkujeme závernú skrutku (50), ktorú spoločne s piestom (98) úplným a tesniacim valcom (96) vytiahneme.

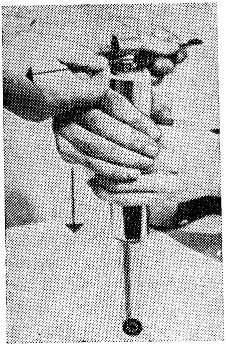
h) Z valca úplného (84) vylejeme starý tlmičový olej a valec i s piestom umyjeme v petroleji.

Montáž:

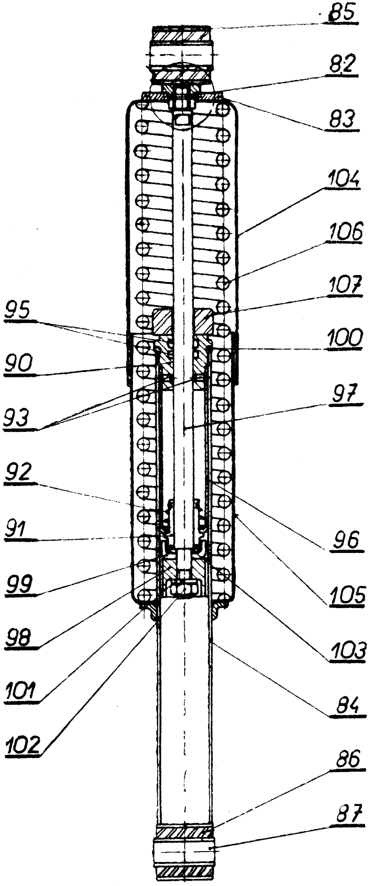
A. Do valca zvareného (84) nalejeme tlmičový olej (35 ccm).

B. Do valca vložíme piest úplný (96) s tesniacim valcom (98) a závernú skrutku (90) zaskrutkujeme do valca úplného.

C. Na valec úplný nasunieme dolný kryt (105), na tiahlo piestu (97) navlečieme gumový doraz (107), do dolného krytu vložíme pružinu (106), na ktorú nasadíme horný kryt (104).



33. **Demontáž zadného teleskopického tlmiča.**


85
82
83
104
106
107
95
100
90
97
93
92
96
91
105
99
103
98
101
84
102
86
87

32. **Rez zadným teleskopickým tlmičom.**

D. Horným krytom stlačíme pružinu, na tiahlo nasunieme podložku a do zárezu tiahla vložíme kľúč # 7.

E. Za stlačeného stavu horného krytu zaskrutkujeme na tiahlo horný záves (85) tak, aby sme mohli do prekrývajúcich sa otvorov zasunúť kolík Ø 2,5×12 (82).

F. Za stlačeného stavu vytiahneme zo záveru tiahla kľúč a horný kryt povoľujeme tak, až nám horný záves zaskočí do podložky.

G. Tlmič upevníme na rám a kyvnú vidlicu.

Poznámka: Pri demontáži tlmiča prekontrolujeme na úplnom pieste kožené tesnenie, dve gumové tesnenia v závernej skrutke a pod závernou skrutkou silónový krúžok. V prípade potreby ich vymeníme. Pred vložením pružiny do valca dolného namastíme pružinu tukom.

13. VÝMENA OHYBNÉHO HRIADEĽA RÝCHLOMERU

Demontáž:

a) Demontujeme predný a zadný kryt.

b) Demontujeme svetlomet, odskrutkujeme od rýchlomeru vrúbkovanú maticu ohybného hriadeľa, ktorý vytiahneme cez otvor predného štítu i s gumovou priechodkou smerom k motoru.

c) Demontujeme ochranný kryt reťaze odskrutkovaním dvoch skrutiek kľúčom # 9.

d) Na pravom ramene kyvnej vidlice odskrutkujeme maticu kľúčom # 14 a snímeme príchytku.

e) Z náhonovej skrine na zadnom kolese odskrutkujeme vrúbkovanú maticu a hriadeľ vytiahneme.

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

Poznámka: Ak pri pretiahnutí lanka ohybného hriadeľa nie je poškodené pancierové vedenie (hadica) stačí vymeniť lanko. Pri tejto výmene stačí demontovať svetlomet, na oboch koncoch pancierového vedenia odskrutkovať vrúbkované matice a pretrhnuté lanko vytiahnuť. Nové lanko po natretí olejom možno navliekať z jedného alebo z druhého konca pancierového vedenia.

14. VÝMENA LANKA PLYNU

Demontáž:

a) Demontujeme svetlomet a predný kryt.

b) Na karburátore odskrutkujeme veko zmiešavacej komory, ktoré vytiahneme i s posúvačom telesa karburátora. Staviacu skrutku lanka plynu po povolení matice zaskrutkujeme do veka posúvača až na doraz.

c) Stlačením pružiny odpojíme koncovku lanka plynu z posúvača a posúvač s pružinou a vekom vytiahneme.

d) Povolíme dve závrtné skrutky v opornom krúžku otočnej rukoväti.

e) Otočnú rukoväť plynu natočíme tak, aby bolo možné cez jej bočný otvor vyskrutkovať skrutku zaisťujúcu zátku v riadidlách. Rukoväť i so zátkou stiahneme.

f) Zodvihneme posuvný bežec a z jedného záchytu vysunieme koncovku lanka plynu. Oporný krúžok i s lankom plynu a lanovodom vytiahneme.

Montáž:

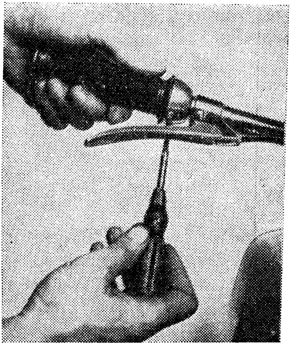
A. Prevlečieme lanko s lanovodom cez pravé riadidlo a kryt svetlometu.

B. Koncovku lanka navlečieme do drážky oporného krúžku a oporný krúžok nasunieme na riadidlo.

C Koncovku lanka vsunieme do záchytu posuvného bežca, ktorý vsunieme do drážky riadidla.

D. Na druhý koniec lanka posuvného bežca navlečieme veko karburátora.

E. Koncovku lanka potiahneme natoľko až posuvný bežec dôjde na doraz k opornému krúžku. Na lanko nasunieme pružinu a posúvač karburátora.



34. **Nastavenie otočnej rukoväti plynu.**

F. Posúvač vložíme do telesa karburátora a veko zaskrutkujeme.

G. Na riadidlo nasunieme otočnú rukoväť a zátku, ktorú cez otvor rukoväti priskrutkujeme k riadidlu.

H. Oporný krúžok prisunieme k otočnej rukoväti tak, aby táto nemala veľkú axiálnu vôľu a zaistíme ho pritiahnutím zadnej závrtnej skrutky.

I. Prednou závrtnou skrutkou nastavíme požadovanú tuhosť otáčania rukoväti a skontrolujeme jej chod. (obr. 34).

15. VÝMENA LANKA SPOJKY

Demontáž:

a) Demontujeme predný kryt a svetlomet.

b) Po vyskrutkovaní 3 skrutiek (5, obr. 20) na pravej strane motora a stlačením pedálu zadnej brzdy snímeme pravé veko.

c) Uvoľnením skrutky vytiahneme lanko z koncovky na pravom veku.

d) Z držiaka páčky spojky vysunieme opornú misku a natočením lanka vysunieme valček zo spojkovej páčky.

e) Po prevedení týchto úkonov možno vymeniť podľa potreby lanko s lanovodom alebo len samotné lanko.

Montáž:

Pri montáži samotného lanka je nutné toto namastiť olejom. Pri montáži postupujeme opačným spôsobom ako pri demontáži a po montáži nastavíme spojku ako je uvedené v časti II., kap. 6.

16. VÝMENA LANKA BRZDY

Demontáž:

a) Pri výmene lanka s lanovodom prednej alebo zadnej brzdy musíme demontovať predné alebo zadné koleso.

b) Z brzdového veka snímeme brzdové čeľuste a z kľúča brzdy uvoľníme lanko.

c) Po sňatí valečka z lanka vyskrutkujeme z veka nastavovaciu skrutku a vytiahneme lanko.

d1) Demontujeme svetlomet. Lanko prednej brzdy uvoľníme z páčky prednej brzdy rovnako ako lanko z páčky spojky.

d2) Lanko zadnej brzdy uvoľníme skrutkovačom povolením skrutky cez otvor na pravej podlahe.

Pri montáži postupujeme opačným spôsobom.

17. VYBRATIE MOTORA Z RÁMU

a) Snímeme kryty (časť III, kap. 6) a čistič vzduchu.

b) Odpojíme prívod paliva, lanko plynu a spojky a odpojíme tiahlo od zasúvacej páky.

c) Rozopneme reťaz.

d) Odkrútime 4 upevňovacie skrutky M 8.
e) Motor vysunieme.

Montáž:

A. Motor posadíme do rámu a utiahneme 4 skrutky M 8.

B. Namontujeme reťaz, prívod paliva, lanko plynu a spojky a tiahlo zasúvacej páky.

C. Namontujeme kryty (časť III, kap. 6).

D. Skontrolujeme chod a po niekoľkých kilometroch dotiahneme všetky skrutky.

IV. TABUĽKA PORÚCH A ICH ODSTRÁNENIE

Príznaky poruchy			Zistená porucha	Odstránenie
Motor nepracuje pravidelne	Má detonáciu (piest klepe)		Motor je prehriaty.	Nechať vychladnúť a nejazdiť na vysoké otáčky.
			Elektródy sviečky žeravé, chybná sviečka (nevhodná tepelná hodnota).	Sviečku vymeniť.
			Mnoho karbónu v hlave valca.	Sňať hlavu a karbón odstrániť.
			Veľký predstih.	Nastaviť predstih.
			Tlmič výfuku zanesený. (Pretlačená výfuková rúra).	Tlmič vytiahnuť, rozobrať a vyčistiť, event. vyrovnať rúrku.
	Vynecháva	Iskra správna	Voda alebo olej v karburátore.	Karburátor vyčistiť.
			Do karburátora dochádza málo paliva.	Otvoriť úplne palivový kohút (rezerva), doplniť palivo do nádrže, prezrieť prívodné potrubie, vyčistiť vzduchový otvor vo viečku nádrže.

Motor nepracuje pravidelne	Vynecháva	Správna iskra	Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám.	Kábel obaliť izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.
			Chudobná zmes.	Vyčistiť dýzu — karburátor nastaviť.
			Zle namiešaná zmes paliva a oleja.	Zmes pred naliatím do nádržky dobre premiešať.
		Nepravidelná iskra	Nevhodná sviečka.	Sviečku vymeniť.
			Zaolejovaná sviečka.	Sviečku vybrať a očistiť.
			Veľká vzdialenosť elektród sviečky.	Vzdialenosť elektród nastaviť prihnutím vonkajšej na 0,5 mm.
			Znečistené kontakty preušovača.	Kontakty očistiť handrou namočenou v benzíne.
			Opálené kontakty prerušovača .	Opiľovať jemným pilníčkom.
			Zle nastavené kontakty prerušovača.	Vzdialenosť kontaktov nastaviť na 0,4 mm.
			Chybný kondenzátor, motor ide len na malé otáčky, pravidelné a silné iskrenie medzi kontaktmi prerušovača.	Vymeniť kondenzátor.
			Občasné krátke spojenie kábla na valec alebo rám.	Kábel omotať izolačnou páskou, najlepšie však vymeniť.

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor sa nedá preplaviť			V nádržke niet paliva.	Prepustiť palivo zo zásoby otočením páčky výpustného kohúta hore (stačí asi na 30 km) a čo najskôr nádrž palivom naplniť.
				Palivový kohút v prívodnom potrubí je uzavretý alebo nedostatočne otvorený.	Palivový kohút otvoriť.
				Upchatý čistič paliva nad kohútom.	Palivový kohút vykrútiť a čistič vyčistiť.
				Upchaté potrubie alebo sito v karburátore.	Potrubie vybrať a prefúkať, karburátor vybrať, dýzu odmontovať a vyčistiť.
				Upchatý otvor vo viečku plniaceho otvoru benzínovej nádržky na palivo.	Vzdušný otvor vo viečku vyčistiť.
	Karburátor sa dá preplaviť	sviečka nedáva iskru	koniec kábla dáva iskru	Zaolejovaná sviečka.	Sviečku vybrať a vyčistiť.
				Porušená izolácia medzi elektródami sviečky.	Sviečku vymeniť.
				Veľká alebo malá vzdialenosť elektród sviečky.	Elektródy na vzdialenosť asi 0,5 mm prihnúť.

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor sa dá preplaviť	Sviečka nedáva iskru	Koniec kábla nedáva iskru	Spínač svetiel je otočený na skrat.	Páčku otočiť do správnej polohy.
				Porušená zapaľovacia cievka.	Vymeniť zapaľovaciu cievku.
				Kontakty prerušovača nie sú čisté.	Kontakty treba očistiť handrou namočenou v benzíne.
				Opálené kontakty prerušovača.	Spiľovať jemným pilníkom.
				Chybné kontakty prerušovača.	Kontakty nechať opraviť alebo vymeniť.
				Kábel zapaľovača pretrhnutý alebo uvoľnený.	Kábel vymeniť, prípadne spojiť a izolovať izolačnou páskou a čo najskôr nahradiť novým.
				Spálená izolácia kábla.	Kábel omotať izolačnou páskou a čo najskôr vymeniť.
				Porušený kondenzátor.	Vymeniť za nový.
				Porušená izolácia vinutia statoru.	Dať opraviť.
				Voda v prerušovači.	Vodu vyfúknuť, alebo vytrieť alebo nechať vyschnúť.
				Porušená bakelitová káblová koncovka.	Vymeniť koncovku.

Motor sa nedá roztočiť alebo sa zastavil	Karburátor je v poriadku	Sviečka dáva iskru	Motor nemá kompresiu	Zlomený piestný krúžok.	Vybrať krúžok z piesta a nahradiť novým.
				Zapečený piestny krúžok.	Vybrať krúžok, očistiť a znova nasadiť (ev. nahradiť novým).
				Tesnenie pod sviečkou prepúšťa.	Tesnenie nahradiť novým.
				Tesnenie pod hlavou porušené.	Utesniť tesniacim tmelom.
				Zadretý piest.	Rozobrať a opraviť (odb. dielňa)
			Motor má kompresiu	Prehriaty motor.	Motor nechať vychladnúť a udržiavať ho na nízkych otáčkach.
				Nedostatočné mastenie.	Dbať, aby olej bol vždy s palivom dobre premiešaný, a to v správnom pomere.
				Lanko plynu je pretrhnuté alebo vyvlečené.	Lanko vymeniť alebo nastaviť.
				Zlé tesnenie medzi karburátorom a valcom.	Tesnenie vymeniť alebo dotiahnuť hrdlo.

Motor nemožno roztočiť	Sviečka má iskru	Karburátor sa dá preplaviť ale nefunguje	Upchatá dýza.	Dýzu vybrať a vyčistiť.
			Deravý plavák.	Plavák zaletovať alebo vymeniť.
			Plavák visí.	Plavák uvoľniť.
			Plaváková ihla neuzaviera.	Poškodenú ihlu nahradiť novou alebo opraviť.
Motor nemá výkon	Trvale		Mnoho usadeného karbónu vo valci, hlave, výfukových priechodoch a tlmičoch výfuku.	Vybrať hlavu, valec, príp. i výfukové potrubie a karbón odstrániť.
			Čiastočne upchatý prívod paliva.	Odmontovať potrubie a vyčistiť.
			Zle nastavené zapaľovanie.	Nastaviť vzdialenosť dotykov prerušovača a predstih.
			Nenastavený karburátor (zlá zmes).	Nastaviť voľný beh, polohu ihly a vyčistiť čistič vzduchu.
			Zaseknutý posúvač karburátora.	Uvoľniť posúvač a nastaviť, aby naplno otváral.
			Upchatý tlmič výfuku.	Tlmič výfuku rozobrať a usadený karbón odstrániť.
			Opotrebený vnútrajšok valca a piest.	Nový výbrus valca, nový piest a krúžky, zistiť opotrebenie piestneho ložiska atď. (odborná dielňa).

Motor nemá výkon	Trvale	Motor nasáva falošný vzduch. (Polovice skríň alebo hrdlo karburátora netesnia.)	Polovice skríň oddeliť, dotykové plochy očistiť, naniesť tesniacu hmotu a pevne zmontovať. Tesnenie pod hrdlom karburátora vymeniť.
		Brzdové čeľuste drú o bubny.	Nastaviť brzdy.
	Chvíľkami	Čiastočne upchatý prívod paliva alebo sito v kohúte alebo karburátore.	Prívod paliva alebo sito vyčistiť.
		Lanko plynu viazne.	Lanko premastiť, prípadne vymeniť.
		Prehriaty motor.	Motor nechať vychladnúť a udržiavať na nízkych otáčkach.
		Chybná sviečka.	Sviečku vymeniť.

ZOZNAM ZÁRUČNÝCH OPRAVOVNÍ n. p. MOTOTECHNA

Kraj Stredočeský — odštepný závod 1 v Prahe

Mototechna, n. p., odštepný závod 20, Praha 3, Jeseniova 56, tel. 272-521
1801 Benešov, Mírové nám. 40, tel. 730
1802 Beroun, Stalinova 29, tel. 453
1803 Čáslav, Koudelova 354, tel. 12
1804 Český Brod, tř. maršála Suvorova 136, tel. 428
1805 Dobříš, Stalingradské nám. 78, tel. 121
1806 Kladno, tř. J. Hory, tel. 3813
1807 Kolín, Stalingradská 417, tel. 2726
1808 Kutná Hora, Stalinova 309, tel. 779
1809 Mělník, Švermova 147, tel. 437
1810 Mladá Boleslav, Stalinova 760, tel. 2190
1811 Mnichovo Hradiště, Jiráskova 610, tel. 229
1812 Poděbrady, Stalinova 361, tel. 997
1813 Příbram, Štefanikovo 330, tel. 701
1814 Rakovník, Palackého 78, tel. 332
1815 Říčany, Náměstí čp. 7, tel. 369
1816 Vlašim, Žižkovo nám. 141, tel. 308

Kraj Juhočeský — odštepný závod 2 v Českých Budějoviciach

2801 České Budějovice, Riegrova 65, tel. 4642
2802 Blatná, Gottwaldova 86, tel. 227
2803 Písek, Nár. Svobody 31, tel. 2563
2804 Strakonice, Dimitrovova 162, tel. 562
2805 Tábor, Gottwaldova 1178, tel. 2637
2806 Třeboň, Husova 17, tel. 52
2807 Vodňany, Budějovická 137, tel. 320
2809 Jindřichův Hradec, Jiráskovo předměstí, tel. 2683

Kraj Západočeský — odštepný závod 3 v Plzni

3801 Plzeň, Leninova 73, tel. 249-12
3802 Plzeň, Bolzanova 15, tel. 246-77

3803 Cheb, K. Marxe 44, tel. 751
3804 Karlovy Vary — Bohatice, Příkopní 3, tel. 2087
3805 Kralovice č. 430, tel. 156
3806 Mariánské Lázně, Družstevní 406, tel. 2426
3807 Rokycany č. 500/II, tel. 64

Kraj Severočeský — odštepný závod 4 v Ústí n. Labem

4801 Ústí n. Lab., Tovární 35, tel. 3011-14
4802 Česká Lípa, ul. 5. května 798, tel. 229
4803 Děčín, Labské nábř. 310, tel. 3050
4804 Chomutov, Beethovenova 52, teel. 2356
4805 Liberec, Zhořelecká 14, tel. 3482
4806 Litoměřice, Mírové nám. 25, tel. 2559
4807 Roudnice n. Lab., Stalinova 316, tel. 287
4808 Teplice, Dlouhá 34, tel. 4103
4808 Vansdorf, Lidická 459, tel. 167
4810 Žatec, Hoštálkovo n. 63, tel. 309

Kraj Východočeský — odštepný závod 5 v Pardubiciach

5801 Hradec Králové, Moravské předm. 662, tel. 6864
5802 Chlumec n. Cidl., Stalinova 80, tel. 17
5803 Havlíčkův Brod, Malinovského 151, tel. 2396
5804 Nová Paka, Rudé armády 330, tel. 297
5805 Náchod Komenského 266, tel. 397
5806 Pardubice, Štrossova 238, tel. 2410
5807 Semily, Stalinova ul.
5808 Turnov, Kudrnáčova 42, tel. 70
5809 Svitavy, Sokolovská 2, tel. 584
5810 Moravská Třebová, Moskevská 53, tel. 268
5811 Trutnov, Horní Staré Město, tel. 2497
5812 Dvůr Králové n. L., Nám. Odboje 307, tel. 270
5813 Králiky, J. Opletala 129, tel. 95

Kraj Juhomoravský — odštepný závod 6 v Brne

6801 Brno, Gebauerova 11, tel. 756-82
6802 Brno — Stará Osada, tel. 735-87

6803 Boskovice, Komenského 44, tel. 410
6804 Gottwaldov, Stalinova 47, tel. 2640
6805 Hodonín, Sušilova 100, tel. 2102
6806 Jihlava — Bedřichov, Smetanova 1, tel. 3261
6807 Kroměříž, Komenského 373, tel. 564
6808 Kyjov, Rudé armády 669, tel. 507
6809 Moravské Budějovice, Na příkopech 325, tel. 88
6810 Uherské Hradiště, Miličova 467, tel. 350
6811 Velká Bíteš, Lánice 58, tel. 123
6812 Velké Meziříčí, K. Světlé 20, tel. 84
6813 Znojmo, Sokolská 29, tel. 2278

Kraj Severomoravský — odštepný závod 7 v Ostrave

7801 Bruntál, Nádražní 3, tel. 430.
7802 Krnov, Opavská 23, tel. 320
7803 Místek, Frýdlantská 57, tel. 702
7804 Karviná, Komenského 1427, tel. 4307
7805 Nový Jičín, tř. Rudé armády 38, tel. 579
7806 Olomouc, Domovina č. tel. 4276
7807 Opava, Olomoucká 3, tel. 2815
7808 Ostrava XIV, Frýdecká 282, tel. 303-72
7809 Přerov, Trávník 27, tel. 2065
7810 Šumperk, Žerotínovo n. 2, tel. 270
7811 Zábřeh n. M., Gottwaldova 18, tel. 646
7812 Vsetín, Smetanova 1034, tel. 912

Kraj Západoslovenský — odštepný závod 8 v Bratislave

8801 Bratislava, Turzova 7, tel. 244-50
8802 Levice, Sládkovičova 18, tel. 415
8803 Nitra, Robotnícka 2, tel. 2404
8805 Nové Zámky, Ružová 7, tel. 2284
8806 Topoľčany, Baštínská 58, tel. 2373
8807 Trenčín, K Dolnému nádr. 18, tel. 2445
8808 Trnava, Jilemnického 46, tel. 2102
8809 Komárno, nábr. Kl. Gottwalda 67, tel. 23—47

Kraj Stredoslovenský — odštepný závod 9 v Banskej Bystrici

9801 Banská Bystrica, Žlté piesky, tel. 3197
9802 Ilava, Štúrova 331, tel. 298
9803 Krupina, Zvolenská cesta, tel. 173
9804 Lučenec, Stalinova 4, tel. 734
9805 Ružomberok, ul. Č. armády 27, tel. 2459
9806 Žilina, Šafárikova ul., tel. 2111

Kraj Východoslovenský — odštepný závod 10 v Prešove

0801 Prešov, Budovatelská 34, tel. 24-30
0802 Humenné, Dukelská 71, tel. 366
0803 Košice, ul. Slovenskej Jednoty, tel. 209-44
0804 Poprad, ul. Popradskej brigády 178, tel. 175
0805 Rožňava, Nám. baníkov 6, tel. 65
0806 Spišská Nová Ves, ul. V. Širokého, tel. 284
0807 Vranov, Pribinova 411, tel. 553

Opravy prevádza tiež Servisná opravovňa výrobného závodu v Považskej Bystrici po predchádzajúcej písomnej dohode.

Adresa: Servis motocyklov a skútrov Považských strojární, n. p., Považská Bystrica, Lánska ul., telefón 231-235, 451-457, domáca linka č. 3050.

Pracovná doba: 6.00 — 14.00 hod.

ZOZNAM NIEKTORÝCH PREDAJNÍ MOTOCYKLOV A NÁHRADNÝCH DIELOV — MOTOTECHNA:

Praha, Námestie republiky, tel. 658-78
Č. Budějovice, Tř. 5 května 3, tel. 3488
Plzeň, Františkánska 11, tel. 5584
Karlovy Vary, Tř. I. P. Pavlova 34, tel. 3732
Liberec, Na Rybníčku 2a, tel. 5001

Hradec Králové, Stalinova 789, tel. 5129
Pardubice, Stalinova 108, tel. 2491
Jihlava, Havlíčkova 13, tel. 2998
Brno, Veselá 2, tel. 38719
Olomouc, Tř. J. Wolkera 26, tel. 4889
Gottwaldov, Stalinova 47, tel. 2640
Ostrava I., Mlýnská 4, tel. 251-74
Bratislava, Gorkého 5, tel. 327-75
Nitra, Stalingradská 18, tel. 2876
Banská Bystrica, V. Širokého 13, tel. 2763
Žilina, Nár. povstania 32, tel. 2767
Košice, Štúrova 4, tel. 210-81
Prešov, Stalinova 117, tel. 2338
Uherské Hradiště, Tyršova 470, tel. 42-350

SLOVENSKO-ČESKÝ SLOVNÍČEK NIEKTORÝCH OBŤAŽNEJŠÍCH VÝRAZOV V NÁVODE PRE JAWA 50

skrutka — šroub
hriadeľ — hřídel
rúrka — trubka
lúč — paprsek
zoradiť — seřídit
nedožeravenie — nedožhavení
rúrkový kľúč — trubkový klíč
skrutkovač — šroubovák
špongia — houba na mytí
rebro — žebro
kefa — kartáč
zaskrutkovať — zašroubovat
odskrutkovať — odšroubovat
prešpárať — proštourat
priechodka — průchodka
záverná skrutka — uzavírací šroub
závrtná skrutka — závrtný šroub
posúvač karburátora — šoupátko karburátoru
premastiť — promazat

POVAŽSKÉ STROJÁRNE
POVAŽSKÁ BYSTRICA